CONVENTION ET CAHIER DES CHARGES (9 JUILLET 1863) COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER…

Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel : Réseau…

COMPAGNIE

DU

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL

RÉSEAU CALABRO-SICILEN

CONVENTION ET CAHIER DES CHARGES (3 juillet 1863)
— LOI DE CONCESSION (25 août 1863) — STATUTS (14 septembre 1863)
— DÉCRET ROYAL APPROUVANT LES STATUTS (21 octobre 1863)

PARIS
POITEVIN, IMPRIMEUR TYPOGRAPHE
RUE DAMIETTE, 2 ET 4.

1863

116

COMPAGNIA

DELLA

STRADA FERRATA VITTORIO-EMANUELE

Rete Calabro-Siciliana

CONVENZIONE E CAPITOLATO D'ONERI — LEGGE DI CONCESSIONE. — STATUTI — DECRETO REGIO CHE APPROVA GLI STATUTI

CONVENZIONE

PER LA CESSIONE ALLO STATO DELLA FERROVIA VITTORIO-EMANUELE, SEZIONE TICINO, PER PARTE DELLA SOCIETÀ CONCESSIONARIA DELLA MEDESIMA, E PER LA CONCESSIONE A QUESTA STESSA SOCIETÀ DELLA COSTRUZIONE E DELL' ESERCIZIO DELLE STRADE FERRATE CALABRO-SICULE.

Tra i Ministri delle Finanze e dei Lavori pubblici, contraenti a nome dello Stato e sotto la riserva dell' approvazione del Parlamento nazionale,
Ed il sig CARLO LAFFITTE, presidente della Società della strada ferrata VITTORIO-EMANUELE, quale rappresentante della suddetta Società, in conformità della delegazione votatane per deliberazione dell' Assemblea generale degli Azionisti presa addì 19 maggio 1863,

Venne stipulato quanto segue:

COMPAGNIE

DU

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL

Réseau Calabro-Sicilien

CONVENTION ET CAHIER DES CHARGES
— LOI DE CONCESSION. — STATUTS
— DÉCRET ROYAL APPROUVANT LES STATUTS

CONVENTION

POUR LA CESSION A L'ÉTAT DU CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL, DIVISION DU TESSIN, PAR LA SOCIÉTÉ CONCESSIONNAIRE DUDIT CHEMIN DE FER, ET POUR LA CONCESSION A CETTE MÊME SOCIÉTÉ DE LA CONSTRUCTION ET DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER CALABRO-SICILIENS.

Entre les Ministres des Finances et des Travaux publics, contractant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation du Parlement national;

Et M. le chevalier CHARLES LAFFITTE, président de la Société du Chemin de fer VICTOR-EMMANUEL, en sa qualité de représentant de ladite Société, conformément à la délégation qu'il en a reçue par délibération de l'Assemblée générale des Actionnaires du 19 mai 1863,

Il a été stipulé ce qui suit :

Art. 1.

La Società anonima, concessionaria della strada ferrata Vittorio-Emanuele, cede in proprietà allo Stato la parte di detta strada che trovasi sul territorio italiano da Torino al Ticino, non che le 9011 azioni della ferrovia di Susa, delle quali la Società medesima trovasi in possesso, rimanendo così sgravata dall'obbligo di pagare al Governo il premio di cento lire sopra ciascheduna delle azioni della ferrovia di Susa, stabilito dall'art. 18 del Capitolato d'oneri annesso alla Legge 15 agosto 1857

Art. 2.

Il suddetto acquisto comprende:

a) Tutte le ragioni, diritti e carichi spettanti alla Società in dipendenza del Capitolato di concessione approvato colla Legge 15 agosto 1857, non che della convenzione stipulata fra il Governo italiano e quello imperiale di Francia in ordine al traforo delle Alpi, e della strada d'accesso nel versante italiano tra Susa e Bardonneche;

b) Il corpo stradale componente la ferrovia di esclusiva proprietà della Società Vittorio-Emanuele con ogni annessa e connesso, ed ogni altro terreno appartenente alla Società medesima e dipendente dalla ferrovia, le opere d'arte, i fabbricati delle stazioni e delle case cantoniere e qualsivoglia dipendenza delle medesime;

c) Il materiale fisso esistente in opera, come ferri e legnami di armamento, piatteforme, grue idrauliche, grue pel carico e scarico, serbatoi, pesi a bilico, sviatoi e via dicendo, non che l'altro simile materiale che deve, secondo l'uso, servire di dotazione alla strada.

Questo materiale di dotazione dovrà essere per qualità e quantità conforme alla nota che si unisce alla presente Convenzione sotto la lettera *A*;

d) I mobili delle stazioni, ivi compresi quelli dell' ufficio di direzione, ed altri oggetti destinati al servizio dei viaggiatori e delle merci, non che pegli uffizi ed alloggi, gli utensili e le macchine delle officine, e gli attrezzi servienti alla manutenzione della strada, in conformità dell' inventario redatto dal signor commendatore Ranco in data d'oggi e depositato al Ministero dei Lavori Pubblici;

e) Tutto il materiale mobile di locomozione ed di trazione, coi rispettivi

ARTICLE PREMIER.

La Société anonyme, concessionnaire du Chemin de fer VICTOR-EMMANUEL, cède à l'État, en toute propriété, la partie dudit Chemin de fer qui se trouve sur le territoire italien, de Turin au Tessin, ainsi que les 9,011 actions du chemin de fer de Suse possédées par ladite Société, laquelle se trouve ainsi dégagée de l'obligation de payer au Gouvernement la prime de cent livres sur chaque action du chemin de fer de Suse, établie par l'article 18 du Cahier des charges annexé à la Loi du 15 août 1857.

ART. 2.

Cette acquisition comprend :

a) Tous les droits, toutes les actions et charges revenant à ladite Société, en vertu du Cahier des charges de la Concession approuvée par la Loi du 15 août 1857, ainsi qu'en vertu de la Convention passée entre le Gouvernement italien et le Gouvernement impérial de France, relativement à la perforation des Alpes, et au chemin d'accès sur le versant italien entre Suse et Bardonnèche;

b) L'ensemble du chemin composant l'exploitation de propriété exclusive de la Société du VICTOR-EMMANUEL, avec tout ce qui s'y rapporte, ainsi que tout terrain appartenant à ladite Société et dépendant du chemin de fer, les œuvres d'art, les bâtiments des stations, les maisons de cantonniers et toutes dépendances quelconques de ce qui précède;

c) Le matériel fixe existant à l'œuvre, tels que : fers, bois de charpente, plate-formes, grues hydrauliques, chèvres pour le chargement et le déchargement, réservoirs, contre-poids, aiguilles de dérivation, et ainsi de suite, y compris tout le matériel de ce genre qui, suivant l'usage, doit servir de réserve au chemin de fer. Ce matériel de réserve devra être conforme, sous le rapport de la qualité et de la quantité, à la note annexée à la présente sous la lettre A;

d) Le mobilier des stations, y compris celui des bureaux des directeurs, et autres objets destinés au service des voyageurs et des marchandises, ainsi qu'aux bureaux et aux logements, les ustensiles et les machines des ateliers, les outils servant à l'entretien du chemin, conformément à l'inventaire rédigé par M. le commandeur RANCO, à la date de ce jour, et déposé au Ministère des Travaux publics;

e) Tout le matériel mobile de locomotion et de traction, avec toutes

pezzi di ricambio appartenente al servizio della strada ferrata da Susa al Ticino, come risulta descritto nell'inventario di cui sopra, non che gli *omnibus* ed altro che serve ai trasporti delle merci e dei viaggiatori dalla stazione di Torino al centro della città;

f) La linea telegrafica con macchine di trasmissione e tutto il corredo necessario.

ART. 3.

Il Governo rileverà a prezzo d'estimo eziandio gli oggetti di consumo, come i combustibili, olii e grassumi, ed altri approvvigionamenti che esistessero in natura nei magazzini della Società al momento della consegna della strada. La quantità per altro dei detti oggetti di consumo da rilevarsi non potrà in nessun caso eccedere quella necessaria pel servizio di sei mesi della strada ferrata.

Il prezzo d'estimo degli anzi accennati oggetti verrà pagato all'infuori del valore attribuito colla presente alla cessione della strada.

ART. 4.

La cessione della strada per parte della Società, s'intende fatta così e come compete alla medesima, e come trovasi da essa tenuta e posseduta, e la Società rinuncia quindi a qualsivoglia diritto che le possa spettare in dipendenza delle concessioni antecedenti ottenute dal Governo.

ART. 5.

La strada ed i suoi accessorii, non che tutto il materiale fisso e mobile dovranno essere consegnati al Governo in istato ordinario di buona manutenzione ed esercizio, la qual cosa verrà riconosciuta da due appositi delegati, uno cioè per parte del Governo, e l'altro per parte della Società.

Se questi due delegati non andassero d'accordo nel giudizio, essi nomineranno una terza persona dell'arte la quale deciderà le differenze.

La Società sarà obbligata di riparare nel più breve termine, ed a proprie spese, tutte le mancanze ed imperfezioni che fossero riconosciute dai

pièces de rechange, appartenant au service du chemin de fer de Suse au Tessin, tel qu'il a été décrit dans l'inventaire ci-dessus, ainsi que les omnibus et autres voitures servant au transport des marchandises et des voyageurs de la station de Turin au centre de la ville;

f) La ligne télégraphique avec les appareils de transmission et tout le matériel nécessaire.

Art. 3.

Le Gouvernement rachetera également, à prix d'estimation, tous les articles de consommation, tels que combustibles, huiles, graisses et autres approvisionnements qui existeraient en nature dans les magasins de la Société au moment de la remise du chemin. Cependant la quantité desdits articles de consommation à racheter comme dessus ne pourra, en aucun cas, dépasser la quantité nécessaire au service du chemin de fer pendant six mois.

Le prix d'estimation de cesdits articles sera payé en dehors de la valeur attribuée par la présente à la cession du chemin de fer.

Art. 4.

Il est entendu que ladite cession du chemin de fer, de la part de la Société, est faite telle quelle, conformément aux droits de la Société, et de la manière qu'elle possède et exploite elle-même le chemin; par conséquent, ladite Société renonce à tous droits qu'elle pourrait faire valoir en vertu des concessions qu'elle a obtenues antérieurement de l'État.

Art. 5.

Le chemin de fer et ses accessoires, ainsi que tout le matériel fixe et mobile, devront être remis au Gouvernement en l'état ordinaire de bon entretien et d'exploitation, ce qui sera constaté par deux délégués spéciaux, l'un nommé par la Société, l'autre par le Gouvernement.

Si ces deux délégués ne s'accordent pas dans leurs appréciations, ils nommeront une troisième personne compétente, laquelle décidera les différends.

La Société sera tenue de faire réparer, dans le plus bref délai et à ses frais, tous bris, défauts et imperfections qui seraient constatés par les-

suddetti periti, pel conseguimento del buono stato ordinario di manutenzione ed esercizio sopraindicato.

Le norme stabilite all'articolo 39 sono applicabili alle nomine contemplate in quest'articolo.

ART. 6.

La Società sarà obbligata a provvedere del proprio al soddisfacimento ed alla estinzione di tutte le passività da essa incontrale per lo stabilimento delle strade e suoi accessorii e dotazioni, le quali non fossero ancora interamente estinte all'atto della consegna della strada, e sarà pure a di lei carico il servizio delle obbligazioni emesse dalla stessa e dalla precedente Società della strada ferrata di Novara.

Così pure la Società è obbligata di tenere rilevato il Governo in tutte le questioni che essa potesse avere coi terzi relativamente alla parte di strada ferrata contemplata in questa cessione e da qualunque pretesa coi terzi medesimi sul corpo stradale per diritto di proprietà, o per servitù di passaggio od altro.

ART. 7.

Ben s'intende che la Società si riserva di addivenire alla liquidazione dei crediti tuttora esistenti all'epoca della consegna, e derivanti da diritti anteriori alla medesima, e di esigerne in qualunque tempo l'ammontare a totale suo profitto.

ART. 8.

Il Governo sarà tenuto di soddisfare a tutti gli obblighi spettanti alla Società per ciò che si riferisce alla parte di ferrovia italiana in dipendenza della Convenzione stipulata tra il Governo italiano e quello imperiale di Francia in ordine al traforo delle Alpi, ed alla separazione delle parte cisalpina da quella transalpina, della ferrovia VITTORIO-EMANUELE.

Sarà pure obbligo del Governo medesimo di soddisfare in luogo e vece della Società a tutti quegli altri obblighi che alla stessa incombono relativamente all'esercizio della strada principale, comma di quella d'Ivrea, di Biella e del tronco lombardo al di là del Ticino fino a Magenta apparte-

dits experts, afin d'établir le bon état ordinaire d'entretien et d'exploitation dont il est parlé ci-dessus.

Les règles portées par l'article 39 sont applicables aux nominations mentionnées dans le présent article.

Art. 6.

La Société sera tenue de pourvoir, à ses frais, au payement et à l'extinction de toutes dettes contractées pour l'établissement de ses chemins de fer, de ses accessoires et fournitures, qui ne seraient pas encore complètement acquittés au moment de la remise du chemin de fer; elle gardera également à sa charge le service des obligations émises par elle-même ou par la précédente Société du chemin de fer de Novare.

La Société est tenue, en outre, de couvrir le Gouvernement dans toutes questions ou différends qu'elle pourrait avoir avec des tiers relativement à la partie de chemins de fer qui fait l'objet de la présente cession, ainsi que contre toutes prétentions que des tiers pourraient faire valoir sur le fonds même du chemin, soit pour des droits de propriété, soit pour des servitudes de passage ou autres.

Art. 7.

Il est bien entendu que la Société se réserve le droit de procéder à la liquidation des créances actuellement existantes à l'époque de la remise du chemin de fer et provenant de droits antérieurs à ladite remise, et d'en exiger le montant en tous temps et à son profit exclusif.

Art. 8.

Le Gouvernement sera tenu, de son côté, de faire face à tous les engagements de la Société concernant la partie de chemins de fer italiens, engagements créés par la Convention stipulée par les Gouvernements d'Italie et de France, au sujet de la perforation des Alpes et de la séparation de la partie transalpine et la partie cisalpine du Chemin de fer Victor-Emmanuel.

Le Gouvernement sera également tenu de satisfaire, aux lieu et place de la Société, à toutes autres obligations contractées par cette dernière relativement à l'exploitation du chemin principal, et de ceux d'Ivrée, de Bielle, et de l'embranchement de Lombardie au delà du

nente alla Società delle Ferrovie lombarde, non che quelli relativi ai diversi servizi di trasporto delle merci e passeggieri attraverso il Moncenisio, in conformità delle rispettive Convenzioni, che vennero prima d'ora comunicate al Governo italiano, e ciò sino a tanto che le medesime Convenzioni avranno ragione di essere mantenute in vigore.

Con una Convenzione speciale da intendersi tra il Governo e la Società saranno stabiliti appositi accordi onde assicurare il meglio possibile il servizio ordinario dei trasporti delle merci e dei viaggiatori attraverso il Moncenisio, come pure per regolare il modo con cui dovrassi nell'avvenire provvedere alla manutenzione della strada ordinaria sul Moncenisio stesso.

Art. 9.

In corrispettivo della cessione della strada e sue dipendenze come sovra, il Governo pagherà alla Società una rendita annua di lire 2,226,000 da iscriversi sul Libro del Debito pubblico italiano. Su corrispondenti certificati sarà presa l'ipoteca a favore del Governo italiano in garanzia degli obblighi assunti dalla Società coll'articolo 6 della presente. Tale ipoteca durerà sino a che la Società non comprovi di avere soddisfatto ogni passività ed estinte tutte le obbligazioni emesse o che potessero gravitare sulla strada ferrata di che si tratta.

Art. 10.

Il Governo prenderà possesso della strada un mese dopo la promulgazione della Legge di approvazione di questa Convenzione e la decorrenza della rendita avrà principio dal giorno suddetto.

Dallo stesso giorno il Governo incomincierà ad eseguire per proprio conto l'esercizio delle diverse linee, e cesserà per la Società della ferrovia Vittorio-Emanuele qualsivoglia partecipazione agli introiti della strada, a qualunque ingerenza nell'amministrazione della stessa.

Art. 11.

Alla stessa epoca della consegna della strada, saranno pure dalla Società depositati a mani del Governo tutti i disegni e piani della ferrovia, di tutte le opere d'arte, fabbricati e dipendenze, casellari e parcellari, documenti d'acquisto di terreni, contratti di acquisto della strada ferrata prima

Tessin jusqu'à Magenta, appartenant à la Société des Chemins de fer lombards, ainsi qu'à tous engagements relatifs aux différents services de transport des marchandises et des passagers à travers le Mont-Cenis, conformément aux Conventions respectives, communiquées avant ce jour au Gouvernement italien, et cela aussi longtemps que cesdites Conventions seront maintenues en vigueur.

Une Convention spéciale à intervenir entre le Gouvernement et la Société déterminera des arrangements particuliers, à l'effet d'assurer de la meilleure manière possible le service ordinaire pour le transport des marchandises et des voyageurs à travers le Mont-Cenis, ainsi que pour régler le mode d'entretien de la route ordinaire de ce passage.

ART. 9.

Pour prix de la cession du Chemin de fer et de ses dépendances, comme dessus, le Gouvernement payera à la Société une rente annuelle de 2,226,000 livres, qui sera inscrite sur le Grand-Livre de la dette publique italienne. Une hypothèque sera prise sur les titres de cette rente, en faveur du Gouvernement italien, en garantie des engagements contractés par la Société par l'article 6 de la présente Convention. Cette hypothèque subsistera jusqu'à ce que la Société prouve avoir acquitté toute passivité et éteint toutes les obligations émises, ou grevant le chemin de fer dont il s'agit.

ART. 10.

Le Gouvernement prendra possession du chemin de fer un mois après la promulgation de la Loi approuvant cette Convention, et c'est à partir de ce même jour que courra le payement de ladite rente.

C'est également à partir du jour de la prise de possession que le Gouvernement entreprendra pour son propre compte l'exploitation des diverses lignes, et que cessera pour la Société du Chemin de fer VICTOR-EMMANUEL toute participation aux recettes dudit chemin et toute immixtion dans son administration.

ART. 11.

A la même époque de la remise du chemin, la Société devra également remettre au Gouvernement tous les plans et dessins dudit chemin de fer et de toutes les œuvres d'art, bâtiments et dépendances, les plans d'ensemble ou parcellaires, tous documents et titres d'achat de terrains, tous

chiamata di NOVARA, o delle azioni della ferrovia di Susa, contratti d'appalto per opere e provviste, liquidazioni finali ed istrumenti di saldo, salvo l'obbligo al Governo medesimo di consegnare alla Società, dietro semplice sua richiesta, copia autentica dei suddetti titoli, ed anche gli originali medesimi, quando le occorressero per stare in causa e difendersi contro pretese di terzi.

Tutti gli accennati documenti verranno descritti in apposito elenco riveduto e vidimato dai rappresentanti del Governo e della Società.

ART. 12.

L'Amministrazione dello Stato accetta il personale che la Società tiene attualmente impiegato nel servizio della linea ceduta colle norme disciplinari però adottate per gli impiegati delle ferrovie dello Stato, e bene inteso che con tale accettazione l'Amministrazione non assume alcun obbligo speciale verso gl' impiegati suddetti, i quali rimarranno, dopo la cessione, sotto la esclusiva di lei dipendenza.

ART. 13.

La Società VITTORIO-EMANUELE dovrà entro diciotto mesi dalla promulgazione della Legge che approva la presente Convenzione, aver ottenuto dal Governo imperiale di Francia di fornire e consegnare al Governo italiano una dichiarazione, colla quale il detto Governo imperiale rinuncierà al diritto riferitosi nell'art. 11 della Convenzione internazionale 7 maggio 1862, e prosciogherà per conseguenza il Governo italiano dall'obbligo di presentargli sia la liquidazione del capitale sul quale sarebbe dovuta per la rete italiana la garanzia del 4 1/2 per cento, sia la liquidazione dell' annuo prodotto netto della rete medesima.

Mancando la Società VITTORIO-EMANUELE di ottenere e consegnare nel termine sopra stabilito la dichiarazione del Governo imperiale, essa Società sarà obbligata di tener rilevato il Governo italiano nelle più ampie forme da ogni carico dipendente dalla predetta stipulazione. E conseguentemente essa Società autorizza per tale caso il Governo italiano a far valere, presso il Governo francese, la rinuncia della garanzia da questo dovuta per tutta quella parte che esso Governo francese intendesse pareggiata dal maggior prodotto della rete italiana.

contrats d'acquisition du chemin de fer autrefois *de Novare*, toutes actions du chemin de fer de Suse, tous contrats a forfait pour constructions ou fournitures, toutes liquidations et actes (acquits) de solde, le Gouvernement prenant de son côté l'engagement de remettre à la Société, à sa simple requête, copie authentique desdits titres et documents, et même les originaux, toutes les fois qu'elle en aurait besoin pour ester en justice et se défendre contre les prétentions des tiers.

Toutes les pièces ci-dessus seront décrites dans un inventaire spécial, revu et visé par les représentants du Gouvernement et de la Société.

ART. 12.

L'Administration de l'État accepte le personnel que la Société emploie actuellement au service de la ligne cédée ci-dessus, mais en le soumettant aux règles disciplinaires adoptées pour les autres employés des chemins de fer de l'État ; il est bien entendu que, par cette acceptation, l'Administration n'entend contracter aucun engagement spécial envers lesdits employés, lesquels, après la cession, passeront sous la dépendance exclusive de l'État.

ART. 13.

La Société VICTOR-EMMANUEL devra, dans les dix-huit mois qui suivront la promulgation de la Loi approuvant la présente Convention, avoir obtenu du Gouvernement impérial de France de fournir et remettre au Gouvernement italien une déclaration portant que ledit Gouvernement impérial renonce au droit consacré par l'art. 11 de la Convention internationale du 7 mai 1862, et délie, par conséquent, le Gouvernement italien de l'obligation de lui présenter, soit la liquidation du capital sur lequel serait due, pour le réseau italien, la garantie de quatre et demi pour cent, soit la liquidation du produit net annuel dudit réseau.

Si la Société VICTOR-EMMANUEL ne parvenait pas, dans le délai ci-dessus, à obtenir et remettre la déclaration du Gouvernement impérial, ladite Société sera tenue de garantir le Gouvernement italien, dans les formes les plus étendues, contre toute charge dépendant de ladite stipulation. Et, par conséquent, ladite Société autorise, pour ce cas échéant, le Gouvernement italien à faire valoir, auprès du Gouvernement français, la renonciation à la garantie due par ce dernier pour toute la partie du chemin que ledit Gouvernement français regarderait comme compensée par le surcroît de produit du réseau italien.

ART. 14.

Inoltre il Governo di S. M. accorda alla predetta Società VITTORIO-EMANUELE da riformarsi, come rimane stabilito all'articolo 17, la concessione della costruzione e dell'esercizio delle seguenti linee di strade ferrate:

1° Una linea da Taranto a Reggio nelle Calabrie, a partire dal punto di diramazione da quella da Bari a Taranto che verrà stabilito tra la Società ed il Governo;

2° Una diramazione che partendo dalla linea principale presso la foce del Crati arrivi a Cosenza;

3° Una linea da Messina a Siracusa per Catania, ed una da Catania a Palermo con una diramazione sopra Girgenti, ed una sopra Licata nella Sicilia.

ART. 15.

I termini pel compimento della costruzione e per l'apertura all'esercizio delle sovradette linee di ferrovia rimangono stabiliti come segue:

1° Per la linea da Taranto a Reggio e per la diramazione di Cosenza, al 1° luglio 1866;

2° Per la sezione da Messina a Catania, al 1° luglio 1865;

3° Per la sezione da Catania a Siracusa, al primo gennaio 1866;

4° Per la linea da Catania a Palermo, colle rispettive diramazioni del porto di Girgenti e da Licata, al primo gennaio 1867.

I lavori già in corso da Bagheria a Trabia nella Sicilia e da Reggio a Lazzaro nelle Calabrie dovranno senza alcuna interruzione continuarsi in modo da poter essere ultimati nelle epoche fissate nei rispettivi contratti, e la Società per le suddette epoche è pure tenuta ad aprire all'esercizio le sindicate sezioni di linee.

I lavori delle altre parti di linea già studiate, e di cui alla promulgazione della legge che approverà la presente Convenzione si avranno disponibili i progetti di massima, saranno incominciati senza ritardo dopo la suddetta promulgazione; quelli delle altre linee saranno intrapresi non più tardi di quattro mesi dalla promulgazione medesima.

ART. 16.

In conformità del disposto dall'articolo 35 del Capitolato d'oneri an-

Art. 14.

Le Gouvernement de Sa Majesté accorde, en outre, à ladite Société Victor-Emmanuel, réformée conformément à l'art. 17, la concession de la construction et de l'exploitation des lignes de chemins de fer ci après désignées :

1° Une ligne de Tarente à Reggio, dans les Calabres, à partir du point d'embranchement sur celle de Bari à Tarente, lequel point sera établi entre la Société et le Gouvernement;

2° Un embranchement qui, partant de la ligne principale, près de l'embouchure de Crati, arrive à Cosenza;

3° Une ligne de Messine à Syracuse, par Catane, et une de Catane à Palerme, avec un embranchement sur Girgenti, et un autre sur Licata, en Sicile.

Art. 15.

Les termes fixés pour l'achèvement des travaux et l'ouverture de l'exploitation desdites lignes sont établis comme suit :

1° Pour la ligne de Tarente à Reggio et son embranchement sur Cosenza, au 1er juillet 1866;

2° Pour la section de Messine à Catane, au 1er juillet 1865;

3° Pour la section de Catane à Syracuse, au 1er janvier 1866;

4° Pour la ligne de Catane à Palerme, avec ses embranchements respectifs sur Girgenti et Licata, au 1er janvier 1867.

Les travaux qui se trouvent déjà en cours d'exécution entre Bagheria et Trabia, en Sicile, et de Reggio à Lazzaro, en Calabre, devront être continués sans aucune interruption, de manière à pouvoir être terminés dans les délais fixés par les contrats respectifs, la Société étant également tenue d'ouvrir à ces mêmes époques lesdites sections de lignes.

Les travaux des autres parties des lignes déjà étudiées, et dont les projets généraux seront disponibles à l'époque de la promulgation de la loi approuvant la présente Convention, seront commencés sans retard, à la suite de ladite promulgation, les travaux des autres lignes devront être entrepris, au plus tard, quatre mois après ladite promulgation de la Loi.

Art. 16.

Conformément aux dispositions de l'art. 35 du Cahier des charges,

nesso alla Legge di concessione delle ferrovie meridionali, la Società è investita del diritto ed avrà l'obbligo, per quella parte di linea da Bari a Taranto che sarà compresa tra la stazione di Taranto ed il punto di diramazione delle strade ferrate delle Calabrie, di operare sulla medesima il transito dei convogli.

Bene inteso che, come già è stabilito nel suddetto capitolato d'oneri, i corrispettivi e le condizioni di questo transito, dell'uso in comune della stazione di Taranto e dello sbarcatoio al porto di detta città saranno stabiliti di accordo fra le parti interessate, ed in caso di discrepanza fissate d'ufficio dal Ministero dei Lavori pubblici.

Per quanto riflette all'accennato tronco comune alla linea Bari-Taranto ed a quella Taranto-Reggio il Governo non sarà obbligato a corrispondere la sovvenzione chilometrica, e la Società lo eserciterà a tutto suo rischio e pericolo, senza però che i proventi del medesimo vadano in deduzione della sovvenzione assicurata pel restante della rete.

Questo stesso sistema sarà applicato a tutti quegli altri tronchi che fossero proprii di altre Società, e sui quali quella Vittorio-Emanuele etterasse di far correre i proprî convogli.

Art. 17.

Per tutto ciò che si riferisce alla concessione delle linee ferroviarie di che si tratta, la Società Vittorio-Emanuele sarà regolata nel modo seguente:

Un Consiglio d'amministrazione, residente nella capitale del Regno rappresenterà la Società in tutto ciò che riguarda le suddette ferrovie.

Questo Consiglio sarà composto di undici membri, di cui sei almeno regnicoli, aventi residenza nello Stato.

Le attribuzioni di questo Consiglio saranno determinate da nuovi Statuti che dovranno essere sottoposti all'approvazione del Governo.

La gestione delle ferrovie contemplate nella presente convenzione, e di quelle che fossero per essere concesse nell'avvenire, non potrà per qualsivoglia motivo confondersi con quella riguardante le strade ferrate della Savoia, e dovranno sempre mantenersi separate e distinte.

Le Assemblee generali degli azionisti per gli oggetti riguardanti l'andamento delle ferrovie contemplate nella presente convenzione avranno luogo nella capitale suddetta.

annexé à la Loi de concession des Chemins de fer méridionaux, la Société est investie du droit, et elle aura l'obligation (pour la partie de la ligne de Bari à Tarente, comprise entre la station de Tarente et le point d'embranchement des Chemins de fer de Calabre), d'effectuer sur cette ligne le transit des convois.

Il est bien entendu que, conformément au même Cahier des charges, les prix et les conditions de ce transit, et de l'usage en commun de la station de Tarente et du débarcadère au port de cette ville, seront fixés d'un commun accord entre les parties intéressées, en cas de desacord, ils seront fixés d'office par le Ministère des Travaux publics.

Quant à ce qui concerne ladite section commune entre les lignes Bari-Tarente et Tarente-Reggio, le Gouvernement ne sera pas tenu au payement de la subvention kilométrique, et la Société exploitera cette section à ses risques et périls; mais le produit de cette exploitation ne diminuera en rien la subvention accordée pour le restant du réseau.

Ce même principe sera appliqué à toutes autres sections qui appartiendraient à d'autres Sociétés, et sur lesquelles la Société Victor-Emmanuel serait autorisée à faire circuler ses propres convois.

Art. 17.

Pour tout ce qui a rapport à la concession des Chemins de fer énoncés ci-dessus, la Société Victor-Emmanuel sera régie de la manière suivante :

Un Conseil d'administration, résidant dans la capitale du Royaume, représentera la Société pour tout ce qui concerne lesdits Chemins de fer.

Ce Conseil sera composé de onze membres, dont six au moins devront être italiens et avoir leur résidence dans le Royaume.

Les attributions de ce Conseil seront déterminées par de nouveaux Statuts qui devront être soumis à l'approbation du Gouvernement.

La gestion des Chemins de fer dont il est parlé dans la présente Convention, et de ceux qui pourraient être concédés à l'avenir, ne pourra, sous aucun prétexte, être confondue avec celle des Chemins de fer de Savoie; les deux administrations devront être tenues separées et distinctes.

Les Assemblées générales des Actionnaires, pour les objets concernant l'administration des Chemins de fer qui font l'objet de la présente Convention, auront lieu dans ladite capitale.

Il domicilio legale della Società per tutto ciò che riguarda le predette ferrovie si intenderà essere nella capitale del Regno, nella quale, come ovra si è detto, deve risiedere il Consiglio d'amministrazione.

ART. 18.

La Società è autorizzata a realizzare il capitale necessario per l'adempimento degli obblighi assunti colla presente concessione, per due quinti in azioni e tre quinti in obbligazioni.

A tale effetto entro due mesi dalla data della promulgazione della legge che approverà la presente convenzione la Società concessionaria è obbligata a formare nei modi stabiliti dagli statuti la somma di cento milioni di lire esclusivamente in azioni che verrà applicata alle ferrovie Calabro-sicule.

ART. 19.

La Società avrà l'obbligo di fondare in una delle città, sia nella Sicilia che nelle Calabrie, toccata dalla ferrovia, due stabilimenti abbastanza ampi e forniti per eseguirvi tutte le grandi riparazioni occorrenti al materiale in servizio.

ART. 20.

Il Governo si riserva la facoltà di comprendere per Decreto reale nella presente concessione, e mediante la semplice sovvenzione chilometrica di cui all'art. 26 senza alcun beneficio di sussidio od altro per parte dello Stato, anche la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Palermo a Trapani a Marsala a condizione per altro che il medesimo si decida a valersi della suddetta facoltà entro quattro anni dalla promulgazione della sanzione per Legge della presente Convenzione.

ART. 21.

La Società si obbliga pure a costruire ed esercitare un tronco ferroviario che dalla foce del Basento, lungo la valle del medesimo si estende sino alle longitudine di Potenza, sotto l'osservanza delle condizioni della presente convenzione od annessovi Capitolato.

Le domicile légal de la Société, pour tout ce qui concerne lesdits chemins de fer, sera établi dans la capitale du Royaume, dans laquelle devra également résider le Conseil d'administration, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Art. 18.

La Société est autorisée à réaliser le capital nécessaire pour l'accomplissement des engagements contractés par la présente concession, et ce, pour les deux cinquièmes en actions et les trois cinquièmes en obligations.

A cet effet, la Société est tenue de former, dans les deux mois de la date de la promulgation de la Loi qui approuvera la présente concession, et suivant les règles portées par les Statuts, la somme de cent millions de francs, exclusivement en actions, pour être appliquée aux Chemins de fer Calabro-Siciliens.

Art. 19.

La Société sera tenue de fonder dans une ville, tant de Sicile, que des Calabres, et traversée ou atteinte par le chemin de fer, deux établissements assez vastes et montés de manière à y pouvoir exécuter toutes les grandes réparations nécessaires au matériel de service.

Art. 20.

Le Gouvernement se réserve la faculté de comprendre par Décret royal, dans la présente concession, et moyennant la simple subvention kilométrique dont il sera question à l'article 26, et sans aucune subvention ou autre avantage à la charge de l'Etat, la construction et l'exploitation du chemin de fer de Palerme à Trapani et Marsala, à la condition cependant que sa décision, à ce sujet, soit prise dans le délai de quatre années, à partir de la promulgation de la Loi sanctionnant la présente Convention.

Art. 21.

La Société s'engage aussi à construire et à exploiter un embranchement du chemin de fer allant de l'embouchure du Basento, le long de la vallée de cette rivière, jusqu'au pont de Potenza, sous les mêmes conditions portées par la présente Convention et par le Cahier des charges y annexe.

Per l'accennato tronco il Governo accorda alla Società un sussidio annuo chilometrico di lire 16,000 sino a che il prodotto lordo per chilometro del medesimo non oltrepassi le lire 12,000.

Quando l'indicato prodotto lordo oltrepasserà le lire 12,000, la sovvenzione di cui sopra diminuirà nella proporzione stabilita all'art. 26, ed in nessun caso il prodotto lordo insieme alla quota di sovvenzione non potrà oltrepassare le lire 29,000 per chilometro.

L'epoca per l'ultimazione e l'apertura all'esercizio della suddetta linea rimane fissata a sei anni dalla data della promulgazione della Legge di approvazione di questa Convenzione.

Rimane pure facoltà al Governo di obbligare, mediante un decreto reale, la Società Vittorio-Emanuele a costruire ed esercitare un tronco di ferrovia da Potenza a Contursi, sotto l'osservanza delle condizioni di questa Convenzione ed annessovi Capitolato, e mediante l'applicazione della semplice sovvenzione chilometrica di lire 16,000, ovveramente di costruire ed esercitare una diramazione che dalla linea Cancello-Sanseverino arrivi a congiungersi verso Potenza a quella che discenderà deve alla foce del Basento.

Il Governo dovrà per altro far uso della suddetta facoltà entro quattro anni dalla data della Legge d'approvazione della presente concessione.

Quando si verifichi il primo caso, la Società Vittorio-Emanuele si intenderà colla Società italiana delle Ferrovie meridionali per combinare un servizio cumulativo da Contursi a Napoli, ovveramente la prima percorrerà coi suoi convogli il tronco medesimo mediante quelle condizioni e quei compensi che saranno convenuti fra le due Società, e regolati ed approvati dal Governo, alle cui determinazioni la Società Vittorio-Emanuele dovrà intieramente uniformarsi.

Nell'altro caso la Società Vittorio-Emanuele dovrà acquistare dal Governo il tronco di ferrovia da Sanseverino a Cancello, alle condizioni ed al prezzo di costo da accertarsi di comune accordo, ed in caso di dissenso, per mezzo di un arbitramento che avrà luogo secondo le norme tracciate negli articoli 38 e 39 di questa Convenzione, per andare coi convogli a Napoli, percorrendo il primo tronco della linea Napoli-Ceprano.

Qualora la Società Vittorio-Emanuele costruisca ed eserciti tutto intiero il tratto dalla foce del Basento a Sanseverino, la sovvenzione chilometrica applicata nella conformità stabilita all'art. 26, si limiterà per tutta la

Pour cet embranchement, le Gouvernement accorde à la Société una subvention annuelle kilométrique de 16,000 francs, jusqu'à ce que le produit brut de ce chemin dépasse 12,000 francs par kilomètre.

Lorsque le produit brut en question dépassera 12,000 francs, ladite subvention sera diminuée dans la proportion fixée par l'article 26, de sorte qu'en aucun cas le produit brut, joint à la subvention, ne devra dépasser 29,000 francs par kilomètre.

Le terme de l'achèvement des travaux et de la mise en exploitation de ladite ligne est fixé à six années, à partir de la date de la promulgation de la Loi approuvant la présente Convention.

Le Gouvernement se réserve également la faculté d'obliger, par Décret royal, la Société Victor-Emmanuel à construire et à exploiter un embranchement de chemin de fer de Potenza à Contursi, sous les mêmes conditions portées par la présente Convention et par le Cahier des charges y annexé, et moyennant la simple subvention de 16,000 francs par kilomètre, ou bien à construire ou exploiter un embranchement qui, partant de la ligne de Cancello-Sanseverino, aille rejoindre vers Potenza la ligne qui doit descendre à l'embouchure du Basento.

Le Gouvernement ne pourra cependant faire usage de cette faculté que pendant le laps de quatre années, à dater de la Loi portant approbation de la présente concession.

Dans le premier cas, la Société Victor-Emmanuel s'entendra avec la Société italienne des Chemins de fer méridionaux pour combiner un service cumulatif entre Contursi et Naples, ou bien la Société Victor-Emmanuel fera parcourir à ses convois ce même embranchement, sous les conditions et moyennant telles compensations qui seront convenues entre les deux Sociétés, réglementées et approuvées par le Gouvernement, aux décisions duquel la Société Victor-Emmanuel devra toujours se conformer.

Dans le second cas, la Société Victor-Emmanuel devra acquérir du Gouvernement la section de chemin de fer de Sanseverino à Cancello, aux conditions et au prix de revient qui seront arrêtés d'un commun accord, et, en cas de différend, au moyen d'un arbitrage qui aura lieu suivant le mode déterminé par les articles 38 et 39 de la présente Convention, afin d'atteindre Naples, avec ses convois, en parcourant la ligne de Naples à Ceprano.

Dans le cas où la Société Victor-Emmanuel construirait et exploiterait tout entière la ligne de l'embouchure du Basento à Sanseverino, la subvention kilométrique affectée à ce chemin, conformément à

estensione della linea dal Basento sino Cancello al *maximum* di lire 14,000 per chilometro.

Se, per andare a Napoli, la Società si giovasse dell'ultimo tronco della ferrovia da Ceprano a Napoli, essa dovrà previamente intenderna le condizioni colla Società delle Ferrovie romane.

Nel caso di acquisto per parte della Società Vittorio-Emanuele della linea da Cancello a Sanseverino, essa assumerà pure il carico di ultimare ed esercitare alle stesse condizioni generali della presente Convenzione il tronco da Sanseverino ad Avellino ora in costruzione per conto dello Stato, rilevando i contratti che saranno stati stipulati dal Governo per lo eseguimento di detta strada, e rimborsando a quest'ultimo le spese che avrà già incontrato per la detta costruzione all'epoca della consegna.

Art. 22.

Il Governo potrà con Decreto reale ingiungere alla Società la costruzione e l'esercizio di una linea diretta da Taranto a Brindisi. Ciò avvenendo, anche questa linea s'intenderà concessa colle identiche condizioni di questa Convenzione ed annessovi Capitolato.

Art. 23.

A garanzia dell'esatto adempimento degli obblighi assunti colla presente Convenzione ed annesso Capitolato, la Società concessionaria, entro un mese dalla promulgazione sovracitata farà, nella Cassa dei Depositi e Prestiti, un deposito di cartelle corrispondente ad una rendita di lire 750,000.

In caso d'inadempimento di quanto è disposto nel precedente alinea di questo articolo, la Società, oltre al decadere dalla concessione, incorrerà senz'altro nella perdita della rendita di lire 75,000, che qual cauzione primordiale essa ha depositato nella predetta Cassa, come da dichiarazione della direzione della Cassa medesima in data d'oggi.

La suddetta cauzione principale, a formare la quale si computeranno le lire 75,000 di rendita di cui sopra, verrà restituita per quinti a misura che la Società giustificherà d'aver erogato nella spesa di stabilimento delle Strade ferrate Calabro-Sicule, in ragione dei limiti di tempo sopra fissati per l'ultimazione delle diverse linee, una somma corrispondente a tre volte tanto l'ammontare del quinto da restituirsi.

l'article 26, sera limitée, pour toute la ligne du Basento à Cancello, au maximum de 14,000 francs par kilomètre.

Si, pour aller à Naples, la Société profitait de la dernière section du chemin de fer de Ceprano à Naples, elle devra préalablement en débattre les conditions avec la Société des Chemins de fer romains.

Dans le cas, enfin, où la Société Victor-Emmanuel acquerrait la ligne de Cancello à Sanseverino, elle prendra aussi l'engagement de terminer et d'exploiter, aux conditions générales de la présente Convention, la section de Sanseverino à Avellino, en ce moment en construction pour le compte de l'État, et elle prendra à sa charge les contrats que le Gouvernement aura pu passer pour l'exécution de ces travaux, en remboursant à l'État les dépenses qu'il aurait faites à ce sujet jusqu'au moment de la remise du chemin.

Art. 22.

Le Gouvernement pourra, moyennant un Décret royal, imposer à la Société la construction et l'exploitation d'une ligne directe de Tarente à Brindisi. Ce cas échéant, cette ligne sera considérée comme concédée aux mêmes conditions portées par la présente Convention et par le Cahier des charges y annexé.

Art. 23.

En garantie de l'accomplissement exact des engagements contractés par la présente Convention et par le Cahier des charges y annexé, la Société concessionnaire devra effectuer, dans le délai d'un mois, à partir de la promulgation dont il a été parlé, à la Caisse des Dépôts et des Prêts, un dépôt de titres de rentes d'une valeur de 750,000 francs de rente annuelle.

En cas d'inexécution des dispositions ci-dessus, la Société non-seulement sera considérée comme déchue de la présente concession, mais elle encourra la perte des 75,000 francs de rente qu'elle a déposés comme caution préalable à ladite Caisse des Dépôts, suivant la déclaration du directeur de cette Caisse, sous la date de ce jour.

Cette dite caution principale pour la formation de laquelle il sera tenu compte des 75,000 francs dont il est question plus haut, sera restituée par cinquièmes à la Société, à mesure que celle-ci justifiera d'avoir affecté aux frais d'établissement des Chemins de fer Calabro-Siciliens (dans le limite des délais fixés pour l'achèvement des diverses sections), une somme trois fois supérieure audit cinquième à restituer comme dessus.

Art. 24.

Le strade di ferro contemplate nella presente Convenzione, saranno possedute ed esercitate dalla Società con tutti quei diritti ed obblighi che risultano dalla presente, dal Capitolato d'oneri che vi è annesso, ed in particolare dalla Legge 20 novembre 1859, in quanto la Convenzione e Capitolato suddetto non vi deroghino, nè venga altrimenti stabilito per future disposizioni di legge

Inoltre la Società rimarrà obbligata all'osservanza dei regolamenti governativi in vigore per la polizia, sicurezza e regolarità sull'esercizio delle ferrovie, e di quelli che saranno emanati in seguito all'accennato riguardo, ed in ordine all'organizzazione dei commissariali di controllo e di sorveglianza per la costruzione e per l'esercizio.

Art. 25.

La durata della concessione per le linee di strada ferrata contemplate in questa Convenzione è fissata in novantanove anni dalla data della promulgazione della Legge di approvazione della concessione medesima.

Art. 26.

Il Governo accorda alla Società per tutte le linee concesse colla presente, salvo le eccezioni di cui nell'articolo 21, una sovvenzione chilometrica di lire 14,000 all'anno, sino a tanto che il prodotto lordo chilometrico delle medesime non oltrepassi le lire 12 mila.

Allorchè il loro prodotto lordo aumenterà oltre le dodici mila lire, il sussidio annuo Governativo diminuirà della metà della differenza in più tra il prodotto lordo reale, e le lire 12 mila prese come limite minimo.

In ogni caso però l'ammontare del prodotto lordo e il sussidio a carico dello Stato non potranno mai eccedere le lire 29 mila per chilometro, per cui quando l'introito lordo raggiungesse le dette lire 29 mila, il Governo non corrisponderà più alcuna sovvenzione.

Quando poi il prodotto lordo delle strade ferrate di cui si tratta arrivasse a superare il detto limite delle lire 29 mila, lo Stato participerà a questo maggior prodotto per una terza parte

La sovvenzione chilometrica, di cui sovra, verrà applicata anche alle sezioni di linea che saranno aperte man mano all' esercizio con autoriz-

ART. 24.

Les chemins de fer qui font l'objet de la présente Convention, seront possédés et exploités par la Société avec tous les droits et sous toutes les obligations qui résultent de la présente, du Cahier des charges y annexé, et notamment de la Loi du 20 novembre 1859, en ce que cette Convention et ledit Cahier des charges n'y dérogent pas, et sauf les dispositions législatives qui pourraient être prises par la suite.

En outre, la Société sera tenue d'observer les règlements administratifs en vigueur pour la police, la sécurité et la régularité de l'exploitation des chemins de fer, ainsi que tous autres (règlements) qui pourraient être promulgués par la suite, au même titre, par suite de l'organisation de commissariats de contrôle et de surveillance préposés à la construction et à l'exploitation.

ART. 25.

La durée de la concession des lignes de chemins de fer qui font l'objet de la présente Convention est fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de la promulgation de la Loi approuvant cette même concession.

ART. 26.

Le Gouvernement accorde à la Société, pour toutes les lignes concédées par la présente, sauf les exceptions portées à l'art. 21, une subvention de 14,000 francs par an et par kilomètre, jusqu'à ce que le produit brut desdites lignes atteigne 12,000 francs par kilomètre.

Lorsque le produit brut desdites lignes dépassera 12,000 francs, la subvention annuelle de l'État sera diminuée de la moitié de la différence en plus, entre le produit brut effectif et le minimum de 12,000 francs fixé ci-dessus.

Néanmoins, le montant dudit produit brut, joint au subside fourni par l'État, ne devra, en aucun cas, dépasser 29,000 francs par kilomètre ; de sorte que si le produit brut atteignait ledit chiffre de 29,000 francs, le Gouvernement cesserait toute subvention.

S'il arrivait, en outre, que le produit brut des chemins de fer en question dépassât ladite limite de 29,000 francs, l'État entrerait pour un tiers dans le partage du surplus.

La subvention kilométrique dont il s'agit sera appliquée aussi aux sections des lignes qui seront livrées au fur et à mesure à l'exploitation,

zazione del Governo prima dell' ultimazione dell' intera rete, ed allorchè in queste stesse sezioni sia eseguito in modo regolare tanto il servizio dei viaggiatori che quello delle merci.

Art. 27.

Inoltre lo Stato accorda a titolo di sovvenzione alla Società la somma di nove milioni di lire, sotto deduzione però dell' ammontare pagato dal Governo per lavori eseguiti e dette provviste fatte fino alla consegna per conto del Governo stesso per i due tronchi già in costruzione nella Calabria e nella Sicilia, da Palermo a Trabia, e da Reggio a Lazzaro, non che del materiale fisso e mobile provvisto per l'esercizio del primo dei due tronchi suindicati.

Resta inteso che questa sovvenzione rimane esclusivamente attribuita alle linee di ferrovia che facevano parte della concessione Adami e Compagnia.

Art. 28.

Soddisfatto che avrà agli impegni riguardanti lo scioglimento dell'attuale Società anonima per la costruzione delle Ferrovie Calabro-Sicule, di cui parla l'art. 30, la Società Vittorio-Emanuele, avrà diritto alla riscossione della metà dell' ammontare del sussidio di nove milioni di lire, che le verrà pagato dopo fatte le deduzioni per le opere e provviste eseguite dal Governo, come all'articolo precedente, in numerario, oppure in cedole del debito pubblico italiano al valore di piazza.

La seconda metà del sussidio le sarà pagata nello stesso modo dell'altra, dopo scorsi tre mesi dal primo pagamento.

Art. 29.

Saranno gratuitamente accordati alla Società tutti gli studi e progetti delle linee stati eseguiti dagl' ingegneri Governativi.

Art. 30.

La Società Vittorio-Emanuele, la quale colla esibizione dei relativi contratti ha giustificato che, mediante l'intervento del sig. Carlo Laffitte, presidente di essa, trovasi proprietaria di 12,928 azioni di capitale e di

avec l'autorisation du Gouvernement, avant l'achèvement de tout le réseau, et lorsque le service des voyageurs et des marchandises sera régulièrement organisé sur lesdites sections.

ART. 27.

L'Etat accorde, en outre, à la Société, à titre de subvention, la somme de neuf millions de francs, sauf déduction de ce qui aura été payé jusqu'au jour de la remise par le Gouvernement, pour les travaux exécutés et les approvisionnements faits, sur les deux sections déjà en construction dans les Calabres et en Sicile, de Palerme à Trabia et de Reggio à Lazzaro, ainsi que pour le matériel fixe et mobile, acheté en vue de l'exploitation de la première de ces deux sections.

Il est bien entendu que cette subvention est exclusivement attribuée aux lignes de chemins de fer qui faisaient partie de la concession Adami et Compagnie.

ART. 28.

Aussitôt que la Société VICTOR-EMMANUEL aura rempli les engagements concernant la dissolution de la Société anonyme actuelle pour la construction des Chemins de fer Calabro-Siciliens, ainsi qu'il est dit à l'art. 30, elle aura droit de toucher la moitié de ladite subvention de neuf millions de francs, laquelle moitié lui sera payée déduction faite du montant des travaux et des approvisionnements effectués par l'Etat, comme il est dit ci-dessus, soit en numéraire, soit en titres de la dette publique italienne au cours de la place.

La seconde moitié de ladite subvention lui sera payée de la même manière, trois mois après le premier payement.

ART. 29.

On accordera gratuitement à la Société toutes les études et tous les projets de lignes exécutés par les ingénieurs du Gouvernement.

ART. 30.

La Société VICTOR-EMMANUEL ayant prouvé par l'exhibition des contrats y relatifs que, moyennant l'intervention de son président, M. CHARLES LAFFITTE, elle se trouve être propriétaire de 12,928 actions de capital

59,918 azioni di dividendo, e così di un numero di azioni della Società anonima attuale per la costruzione delle Ferrovie Calabro-Sicule, superiore al numero prescritto dagli Statuti per operarne lo scioglimento, si obbliga di promuovere e di ottenere nel termine di due mesi dalla data della promulgazione della Legge di approvazione di questa Convenzione lo scioglimento regolare della predetta Società anonima, dichiarando intanto di rinunciare nel proprio interesse, siccome sin d'ora rinuncia, ad ogni diritto appartenente alla predetta Società, ed obbligandosi a tenere in qualunque modo e tempo rilevato il Governo da qualsivoglia pretesa per parte della Società anzidetta e degli Azionisti della medesima.

Resta inteso che la Società Vittorio-Emanuele nel proporre ed operare lo scioglimento della Società delle Ferrovie Calabro-Sicule dovrà obbligarsi di pagare agli altri possessori di azioni quel corrispettivo medesimo che essa paga per l'acquisto delle azioni contemplate nei succitati contratti.

Resta inoltre inteso che la Società Vittorio-Emanuele dovrà fare deposito presso l'Amministrazione dello Stato, o presso quella Società di credito o casa bancaria che sarà accetta al Governo, delle 12,928 azioni di capitale e delle altre 50,918 di dividendo che a termini della succitata scrittura sono da consegnarsi al primo luglio ed al primo agosto prossimo, e che tale deposito dovrà, a garanzia del Governo, star fermo sino a tanto che sia stato regolarmente deliberato lo scioglimento della Società.

Art. 31.

La Società dovrà rilevare il Governo da tutti gli oneri da questo assunti in virtù di speciali contratti od affidamenti per eseguimento di lavori e provviste di qualsiasi genere, relativi alle linee contemplate in questa concessione, per la esecuzione dei quali contratti il Governo trasmette i propri diritti alla Società che entrerà al suo luogo per tutti gli effetti, e la quale ne dovrà curare la continuazione ed il rigoroso adempimento.

Art. 32.

Quando il Governo volesse costruire egli stesso od accordare ad altri il diritto di attuare nuove linee di strade ferrate in diramazione di quelle da eseguirsi nella Sicilia, in conformità della presente concessione, la Società godrà del diritto di preferenza durante il periodo di dieci anni a

et de 50,918 actions de dividende, c'est-à-dire d'un nombre d'actions de la Société anonyme actuelle pour la construction des Chemins de fer Calabro-Siciliens, supérieur au nombre prescrit par les Statuts pour en effectuer la dissolution, ladite Société Victor-Emmanuel s'engage à provoquer et à obtenir, dans le délai de deux mois, à dater de la promulgation de la Loi approuvant la présente Convention, la dissolution regulière de ladite Société anonyme, declarant, en attendant, qu'elle renonce dès à présent, et dans son propre intérêt, a tous droits revenant à ladite Société, et s'engageant à couvrir le Gouvernement contre toute prétention de la part de ladite Société ou de ses Actionnaires.

Il est entendu que la Société Victor-Emmanuel, en proposant et en effectuant la dissolution de la Société des Chemins de fer Calabro-Siciliens, devra s'engager a payer aux autres possesseurs d'actions l'equivalent de ce qu'elle paye elle-même pour l'acquisition des actions qui font l'objet des contrats mentionnés ci-dessus.

Il est également entendu que la Société Victor-Emmanuel devra déposer auprès de l'Administration publique, ou chez toute Société de credit ou maison de banque acceptée par le Gouvernement, les 12,928 actions de capital et les 50,918 actions de dividende, qui, aux termes dudit engagement, doivent être remises le 1er juillet et le 1er août prochains, et que ce dépôt sera maintenu, comme garantie du Gouvernement, jusqu'à ce que la dissolution de la Société aura été régulièrement prononcée.

Art. 31.

La Société devra couvrir le Gouvernement contre toutes les charges que ce dernier a encourues en vertu de contrats spéciaux ou de commissions pour l'exécution des travaux, et les achats de tous genres relatifs aux lignes qui font l'objet de la présente concession; le Gouvernement, de son coté, transmet à la Société ses propres droits relatifs à l'exécution desdits contrats, et la substitue, en son lieu et place, pour tous les effets, et à la charge pour la Société de veiller à leur continuation et à leur complet accomplissement.

Art. 32.

Si le Gouvernement voulait construire lui-même, ou accorder à d'autres le droit de construire de nouvelles lignes de chemins de fer s'embranchant sur celles qui doivent être établies en Sicile, conformément à la présente concession, la Société jouira du droit de préférence pendant

partire dalla promulgazione della Legge di approvazione della concessione, sempre che si sottometta ad accettare le condizioni che verranno nel primo caso proposte dal Governo o che venissero nel secondo caso offerte da altri concorrenti, e ciò entro quattro mesi dal giorno in cui le condizioni di cui sopra le saranno notificate.

All' infuori dell' usufrutto, quando le piaccia dello accennato diritto di preferenza nella Sicilia, la Società non potrà opporsi in alcuna guisa alla attuazione sia nella Sicilia che nelle Calabrie, di strade ferrate che vadano a congiungersi o che attraversino quelle alla medesima accordate.

Art. 33.

Per riguardo al personale attualmente addetto all' esercizio del tratto di linea da Palermo a Bagheria, la Società sarà sottoposta agli stessi obblighi assunti dal Governo relativamente a quello della linea Vittorio-Emanuele ceduta, di cui all' art. 12 della presente.

La Società dovrà pure sotto l' osservanza degli obblighi suddetti conservare in servizio il personale attualmente addetto agli studi delle Ferrovie Calabro-Sicule, ad eccezione dei due direttori generali e degli ingegneri capi del genio civile.

Il personale addetto alla costruzione ed all' esercizio delle ferrovie dovrà comporsi per ciascheduna categoria non meno di quattro quinti d' Italiani.

Pei primi tre anni dalla data dell'apertura allo esercizio delle prime sezioni, una metà almeno del numero totale dei posti del servizio di esercizio dovrà essere riservata per gl' impiegati in disponibilità ed aspettativa, ed ai militari congedati, e volontari che combatterono le battaglie italiane, e dopo gli accennati primi tre anni il detto limite della metà potrà dalla Società ridursi al terzo.

Art. 34.

Le strade ferrate comprese nella presente concessione saranno originariamente eseguite per un semplice binario. I ponti però di una luce superiore ai dieci metri saranno fin da principio costruiti sopra una lar-

une période de dix années, à partir de la promulgation de la Loi qui approuvera la présente concession, pourvu, toutefois, que la Société se soumette aux conditions qui, dans le premier cas, seront posées par le Gouvernement, ou qui, dans le second cas, seraient proposées par d'autres concurrents, et cela, dans les quatre mois à partir du jour où lesdites conditions auront été signifiées à la Société.

En dehors de la jouissance facultative de ce droit de préférence en Sicile, la Société ne pourra s'opposer en aucune manière à l'établissement, soit en Sicile, soit dans les Calabres, de chemins de fer qui s'embrancheraient sur les siens ou les traverseraient.

Art. 33

En ce qui concerne le personnel actuellement attaché à l'exploitation de la section du chemin de fer entre Palerme et Bagheria, la Société sera soumise aux mêmes obligations acceptées par le Gouvernement au sujet du personnel de la ligne Victor-Emmanuel, cédée à l'État, ainsi qu'il est dit à l'art. 12 de la présente Convention.

La Société devra également, en vertu de ces mêmes obligations, conserver le personnel attaché actuellement aux études des Chemins de fer Calabro-Siciliens, à l'exception des deux directeurs généraux et des ingénieurs-chefs du génie civil.

Le personnel attaché à la construction et à l'exploitation des chemins de fer devra se composer, dans chaque catégorie, au moins de quatre cinquièmes d'Italiens.

Pendant les trois premières années, à partir de la mise en exploitation des premières sections, une moitié au moins du nombre total des emplois pour le service de ladite exploitation, devra être réservée aux employés en disponibilité ou en expectative, aux militaires congédiés, aux volontaires qui ont combattu dans les batailles italiennes; et, après ladite période des trois premières années, la Société pourra réduire cette proportion de la moitié au tiers.

Art. 34.

Les chemins de fer compris dans la présente concession seront, quant à présent, établis à une seule voie; mais les ponts, de plus de dix mètres d'ouverture, devront être construits, dès l'origine, sur une

ghezza sufficiente da permettere, quando che sia, la apposizione del secondo binario.

Fintanto però che questo secondo binario non venga applicato, i sovra indicati ponti potranno servire pel movimento ordinario di persone e di carri.

Art. 35.

Sarà obbligo della Società di stabilire in quelle stazioni delle linee concesse, nelle quali sarà dal Governo giudicato necessario per la sicurezza e difesa delle strade ferrate, un locale sufficiente con disposizioni convenienti o capaci per ricoverarvi carabinieri, guardie di sicurezza, doganieri e qualche drappello di truppa.

Lungo le dette linee poi, ed allo scopo di permettere la libera circolazione della forza armata distribuita nelle stazioni, verrà, nei siti ove non esista alcuna strada ordinaria in prossimità delle ferrovie, costrutta e mantenuta a spese della Società una strada per cavalli, parallela ed il più possibilmente vicina alla ferrovia suddetta, con una larghezza non minore di metri due e centimetri cinquanta.

Inoltre in alcune delle case cantoniere verrà pure tenuta una camera a disposizione di qualche drappello di truppa che fosse necessario di temporaneamente collocarvi.

Art. 36.

La Società è autorizzata ed avrà l'obbligo di eseguire a proprie spese, ed acquistandone il diritto dai rispettivi proprietarii, il taglio dei boschi che si trovassero in contatto colla ferrovia per una distanza di un chilometro da una parte e dall'altra della strada ferrata, ben inteso senza che il Governo abbia alcun diritto sulla proprietà dei legnami ricavati, quando i boschi non siano demaniali.

Art. 37.

La Società dovrà pure stabilire a totale sua spesa un servizio di navigazione con piroscafi tra Messina e Reggio per mantenere la necessaria corrispondenza tra le Ferrovie della Calabria e quelle della Sicilia, e ciò alle speciali condizioni stabilite nel qui annesso Capitolato.

largeur suffisante pour permettre successivement l'adjonction d'une seconde voie.

Cependant, aussi longtemps que cette seconde voie ne sera pas posée, les ponts en question pourront servir au mouvement ordinaire des personnes et des voitures (chariots).

Art. 35.

La Société prend l'engagement de construire, dans telles stations des lignes à elle concédées, où le Gouvernement le jugerait nécessaire pour la sécurité et la défense des chemins de fer, des locaux suffisants, assez vastes, et convenablement disposés, pour y abriter des carabiniers, des gardes de sûreté, des douaniers, et même quelque peloton de troupe.

Le long desdites lignes, et en vue de permettre la libre circulation de la force armée distribuée dans les stations, il sera, en outre, établi, dans les endroits où il n'existe aucun chemin ordinaire à proximité de la voie ferrée construite et entretenue aux frais de la Société, un chemin pour chevaux, parallèle et aussi proche que possible au chemin de fer, sur une largeur d'au moins deux mètres cinquante centimètres.

Enfin, dans quelques-unes des maisons cantonnières, une chambre sera tenue à la disposition de quelque peloton de troupe qu'il serait nécessaire d'y loger temporairement.

Art. 36.

La Société sera tenue de procéder à la coupe des bois qui se trouveraient en contact avec le chemin de fer, jusqu'à la distance moyenne d'un kilomètre de chaque côté de la voie; elle devra procéder à cette coupe à ses propres frais, et après en avoir acquis le droit des propriétaires respectifs, sans que le Gouvernement, qui lui accorde les autorisations nécessaires, puisse élever aucune prétention sur la propriété du bois coupé, lorsque les forêts d'où il aura été extrait n'appartiendront pas à l'État.

Art. 37.

La Société devra également établir, à ses seuls frais, un service de navigation à vapeur entre Messine et Reggio, afin de maintenir la correspondance nécessaire entre les Chemins de fer de Calabre et ceux de Sicile, et ce aux conditions spéciales arrêtées dans le Cahier des charges ci-annexé.

Art. 38

In qualsivoglia caso in cui nascessero difficoltà o controversie riguardo all' intelligenza ed all' eseguimento delle disposizioni contenute nella presente convenzione e nell' annessovi capitolato, la Società concessionaria dovrà dapprima rivolgersi al Ministero dei Lavori Pubblici, cui spetterà di determinare in proposito. In caso di discrepanza tra il Ministero e la Società si ricorrerà al giudizio di arbitri, rimanendo su questo punto formalmente derogato ad ogni contraria disposizione di legge.

Gli arbitri saranno tre: due nominati rispettivamente da ciascuna delle parti ed il terzo dai due arbitri, appena seguita la loro nomina.

Art. 39.

Quando sia il caso di ricorrere all'arbitramento, la parte che per la prima ne farà la domanda, notificherà all'altra la scelta del proprio arbitro, invitandola a nominare il suo, e, qualora questa non aderisca all'invito entro quattordici giorni, il secondo arbitro sarà nominato dal Tribunale di commercio della capitale del Regno, a semplice istanza della prima parte legalmente comunicata all'altra parte, o fra cinque giorni da questa comunicazione. Questo stesso Tribunale nominerà il terzo arbitro nel caso in cui i due primi arbitri non si accordino nella scelta del medesimo.

Fatta in doppio originale a Torino, li 9 luglio 1863.

Il Ministro delle Finanze,
(Firmato) M. MINGHETTI.

Il Ministro dei Lavori pubblici,
(Firmato) L. MENABREA.
(Firmato) CHARLES LAFFITTE.

Il capo sezione al Ministero dei Lavori pubblici,
(Firmato) P. MARSI.

ART. 38.

Dans le cas où il surgirait des controverses ou des différends quelconques au sujet de l'interprétation et de l'exécution des dispositions contenues dans la présente Convention et dans le Cahier des charges y annexé, la Société concessionnaire devra d'abord s'adresser au Ministère des Travaux publics, auquel il appartiendra de prononcer à ce sujet. En cas de différend entre le Ministère et la Société, on aura recours au jugement d'arbitres, en dérogeant à cet égard à toute disposition légale à ce contraire.

Les arbitres seront au nombre de trois : deux nommés respectivement par chacune des parties, et le troisième par les deux arbitres aussitôt après leur nomination.

ART. 39.

Si le cas se présente de recourir à l'arbitrage, la partie qui la première en aura fait la demande signifiera à l'autre le choix de son propre arbitre, en l'invitant à nommer le sien ; et si la seconde partie ne donne pas suite à l'invitation dans l'espace de quatorze jours, le second arbitre sera nommé par le Tribunal de commerce de la capitale du Royaume, à la requête de la première partie, légalement communiquée à la partie adverse, et ce, dans les cinq jours de cette communication. Ce même Tribunal nommera le troisième arbitre dans le cas où les deux premiers ne s'accorderaient pas sur son choix.

Fait en double original, à Turin, le 9 juillet 1863.

Le Ministre des Finances,
(Signé) M. MINGHETTI.

Le Ministre des Travaux publics,
(Signé) L. MENABREA.
(Signé) CHARLES LAFFITTE.

Le Chef de Section au Ministère des Travaux publics,
(Signé) P. MARSI.

Per copia conforme

Dal Ministero
dei Lavori pubblici,
Il capo sezione,
P. MARSI

V° *Il Ministro dei Lavori pubblici*,
L. MENABREA.

ALLEGATO A.

NOTA *del materiale di dotazione per ogni chilometro di lunghezza di via da Susa al Ticino, di cui parla l'alinea c, articolo 2° dei preliminari:*

A) *Quattro ruotaie,*
B) *Due traversine,*
C) *Dodici cuscinetti intermediari;*
D) *Quattro detti di estremità;*
E) *Venti cunei di legno;*
F) *Dieci caviglì.*

Il Ministro delle Finanze,
Sottoscritto MINGHETTI.

Il Ministro dei Lavori pubblici,
Sottoscritto MENABREA.

Sottoscritto CHARLES LAFFITTE

Il Capo Sezione al Ministero dei Lavori pubblici,
Sottoscritto P. MARSI

Per copia conforme
Il Capo Sezione,
Sottoscritto P. MARSI.

V° Il Ministro dei Lavori pubblici,
Sottoscritto MENABREA.

Pour copie conforme

Du Ministère
des Travaux publics,
Le Chef de Section,
(Signé) P. MARSI.

Vu par le Ministre
des Travaux publics,
(Signé) L. MENABREA.

NOTE A.

Note du matériel de réserve pour chaque kilomètre de longueur de la voie de Suse au Tessin, dont il est parlé à l'alinéa C., art. 2 des préliminaires

A. Quatre rails;
B. Deux traverses;
C. Douze coussinets intermédiaires;
D. Quatre coussinets d'extrémités; .
E. Vingt coins de bois;
F. Dix chevilles.

Le Ministre des Finances,
(Signé) : MINGHETTI.

Le Ministre des Travaux publics,
(Signé) MENABREA.
(Signé) CHARLES LAFFITE

Le Chef de Section au Ministère
des Travaux publics,
(Signé) : P. MARSI.

Pour copie conforme :

Le Chef de Section,
(Signé) P. MARSI.

Vu par le Ministre
des Travaux publics,
(Signé) MENABREA.

CAPITOLATO D'ONERI

PER LA CONCESSIONE

DELLE FERROVIE CALABRO-SICULE

TITOLO I.

Norme per gli studi e modalità regolatrici dei progetti delle linee.

ART. 1.

La Società Vittorio-Emanuele concessionaria delle ferrovie calabro-sicule dovrà uniformarsi alle leggi vigenti nel paese per quanto riflette allo introdursi nelle altrui proprietà, affine d'eseguirvi le sue operazioni di rilevamento di piani e profili, scandagli del terreno, ed altre necessarie sia pello studio dei progetti, sia per tracciamenti definitivi d'esecuzione, sia perchè possano avere il loro regolare corso le formalità delle espropriazioni. Il Governo a suà volta dovrà emanare i decreti e le dichiarazioni necessarie, acciocchè la Società ed i suoi agenti vengano riconosciuti nella loro legale qualità e muniti delle autorizzazioni che secondo le leggi è in facoltà del Governo stesso di concedere, ed assistiti dall'autorità del medesimo in ogni circostanza in cui abbiano bisogno di ricorrervi.

ART. 2.

Nessun lavoro potrà essere intrapreso pella costruzione delle ferrovie e loro dipendenze senza l'autorizzazione del Ministero dei Lavori pubblici.

Il tracciato ed il profilo delle ferrovie saranno determinati sulla produzione di progetti che comprendano per cadauna linea o per cadauna sezione di linea:

a) Un tipo planimetrico generale sulla scala di 1 a 2,500 ed il profilo longitudinale nella stessa scala pelle lunghezze, ed in quella di 1 a 250 pelle altezze, le di cui quote saranno riferite al livello del mare preso per piano di paragone;

CAHIER DES CHARGES

POUR LA CONCESSION

DES CHEMINS DE FER CALABRO-SICILIENS

TITRE PREMIER.

Règles à observer pour les études et procédure réglementaire pour les projets de lignes.

ARTICLE PREMIER.

La Société VICTOR-EMMANUEL, concessionnaire des Chemins de fer Calabro-Siciliens, devra se conformer aux lois en vigueur dans le pays, en ce qui concerne la nécessité d'entrer dans les propriétés d'autrui, à l'effet d'y procéder à des levées de plans et de profils, à des fouilles et autres opérations nécessaires, soit pour l'étude de ses projets, soit pour les tracés définitifs, soit enfin pour donner cours régulier aux formalités d'expropriation. Le Gouvernement, de son côté, devra rendre tous décrets et toutes déclarations nécessaires, afin que la Société et ses agents soient reconnus dans leurs qualités légales, munis des autorisations, qu'après les lois, peuvent être concédées par le Gouvernement, et assistés de l'autorité publique dans toutes les circonstances où ils auront à y recourir.

ART. 2.

Aucun travail ne pourra être entrepris pour la construction des chemins de fer et de leurs dépendances, sans l'autorisation du Ministre des Travaux publics.

Le tracé et le profil des chemins de fer seront déterminés sur l'exhibition des projets, qui comprendront pour chaque ligne ou section de ligne :

a) Une carte planimétrique générale à l'échelle de $\frac{1}{2500}$, avec le profil longitudinal, à la même échelle, pour les longueurs, et à l'échelle de $\frac{1}{500}$ pour les élévations dont les quotités se rapporteront au niveau de la mer, pris comme plan de comparaison ,

b) Un certo numero di profili trasversali nelle località più difficili, compresevi le sezioni trasversali normali della via;

c) Un quadro contenente tutte le indicazioni relative alle lunghezze dei tratti rettilinei e curvilinei ai raggi delle curve, ed alle misure delle inclinazioni della linea rispetto all'orizzontale;

d) Una memoria colla quale siano spiegate e giustificate le disposizioni planimetriche ed altimetriche essenziali di cadaun progetto.

Art. 3.

La posizione delle stazioni, delle fermate, delle case cantoniere, e dei caselli di guardia, quella dei corsi d'acqua e delle strade ordinarie dalla ferrovia intersecate, quella dei punti in cui la ferrovia medesima verrà attraversata, sia a livello, sia per sottovia, o per cavalcavia, quella delle opere servienti al passaggio delle acque, quella degli estremi delle curve, la misura dei raggi di queste, la divisione ettometrica e chilometrica, e la posizione dei profili trasversali dovranno venire regolarmente indicate tanto sul tipo planimetrico quanto sul profilo longitudinale, e ciò senza pregiudizio dei progetti speciali da presentarsi per ciascheduna di dette opere.

Il tipo planimetrico dovrà sempre comprendere una estensione di un ettometro da una parte e dall'altra dell'asse del progetto. Nelle traversate dei torrenti, fiumi e rivi di qualche considerazione gli si dovrà dare tanto al disopra quanto al disotto quella maggiore estensione che sarà giudicata necessaria affinchè nell'esame del progetto agevole riesca il formarsi un abbastanza giusto criterio delle tendenze del corso, della convenienza della posizione, e della forma dei ponti da stabilirvisi, o della necessità, convenienza e sufficienza delle opere proposte e da proporsi per assicurarne la stabilità.

Pei tratti di ferrovia da costruirsi attraverso od in contatto degli abitati, saranno presentati piani speciali sulla scala di 1/1000.

Dal tipo planimetrico di ogni tratto devranno apparire le condizioni della strada, cioè se a cielo scoperto od in sotterraneo, se al piano di campagna, oppure rilevata ed abbassata sotto il medesimo, se a libero sterro o rilevato, oppure col sostegno o difesa di muri così superiori come inferiori.

Sul profilo longitudinale dovrà essere indicata la lunghezza d'ogni

b) Un certain nombre de profils transversaux des endroits les plus difficiles, en y comprenant les sections transversales normales de la voie;

c) Un tableau contenant toutes les indications relatives aux longueurs des traits rectilignes et curvilignes, aux rayons des courbes et aux mesures des inclinaisons de la ligne par rapport à l'horizon;

d) Un mémoire dans lequel on expliquera et justifiera les dispositions planimétriques et altimétriques essentielles de chaque projet.

Art. 3.

La position des stations, des arrêts, des maisons cantonnières et des guérites de garde, celle des cours d'eau et des routes ordinaires traversés par le chemin de fer, celle des points où la voie ferrée sera elle-même traversée, soit à niveau, soit en dessus ou en dessous; celle des ouvrages servant au passage des eaux et celle des extrémités des courbes, la mesure de leurs rayons, la division hectométrique et kilométrique, et la position des profils transversaux, devront être régulièrement indiquées, tant sur la carte planimétrique que sur le profil longitudinal, et cela sans préjudice des projets spéciaux qu'il faudra présenter pour chacun de ces ouvrages.

La carte planimétrique devra toujours comprendre une étendue d'un hectomètre de chaque côté de l'axe de l'œuvre projetée. Pour les traversées des torrents, fleuves ou rivières de quelque importance, le projet comprendra une étendue plus considérable et autant qu'il sera nécessaire, afin qu'en examinant le projet on puisse se rendre suffisamment compte des tendances du cours d'eau, de la convenance de la position et de la forme à donner aux ponts, enfin de la nécessité, de l'utilité et de la suffisance des ouvrages proposés ou à proposer pour en assurer la solidité.

Pour les parties du chemin de fer qui devront traverser des lieux habités, ou les atteindre, on présentera des plans spéciaux à l'échelle de $\frac{1}{1.000}$.

La carte planimétrique de chaque tronçon devra indiquer les conditions du chemin, c'est-à-dire s'il est à ciel ouvert ou s'il passe sous un tunnel, s'il se trouve au niveau de la campagne environnante ou encaissé entre deux rives, ou élevé sur des remblais, si ces remblais sont soutenus par des talus en pente libre ou par des murs, au-dessus ou au-dessous de la voie.

La profil longitudinal indiquera la longueur de chaque montée, de

tratto in salita, in discesa od orizzontale, e la lunghezza dei tratti rettilinei, e detto sviluppo delle curve, vi dovrà pure essere notata la inclinazione assoluta e proporzionale per metro delle salite e delle discese.

ART. 4.

I profili trasversali normali della via dovranno comprendere tutte le principali condizioni di giacitura in cui essa verrà a trovarsi, cioè se a livello col piano della campagna, o colla sede del massicciato elevata più o meno di cinquanta centimetri sopra esso piano, se incassato o togliata a mezza costa; se scavata nelle terre o nella roccia stabile; se con muri di sostegno inferiori, atti unicamente a resistere alla spinta del contrapposto terrapieno, se con muri od argini di difesa contro il mare, o contro i fiumi e torrenti; se con parapetti od argini latorali nei tratti fiancheggiati da precipizi, e finalmente se aperta in sotterraneo con rivestimento semplicemente atto ad ovviare ai pericoli di decomposizione della roccia, o d'incomodi o pericolosi trapelamenti d'acqua, ovvero con rivestimento diretto ad opporre la necessaria valida resistenza all' instabilità della roccia o del terreno qualunque sia in cui venga eseguito il traforo.

ART 5.

Per tutte le principali opere d'arte, e così pei ponti sui fiumi, torrenti e rivi, quando abbiano ad essere costrutti a più luci, o anche ad una sola luce che tocchi o superi i metri otto, per cavalcavia e sottovia di larghezza non minore di cinque metri, e pelle stazioni coi fabbricati loro attinenti, la Società presenterà dei progetti speciali.

Pelle opere minori, e così pei ponti, ponticelli, acquedotti e sifoni di una luce di minor larghezza di metri otto per cavalcavia, e sottovia, di minor larghezza di metri cinque pelle fermate, pelle case cantoniere e caselli di guardia, potrà la Società limitarsi a presentare dei moduli, i quali serviranno a regolarne la costruzione secondo la relativa importanza, e secondo la varietà delle esigenze della località e della loro destinazione.

In quelle stazioni che verranno designate dal Ministero, oltre i locali

chaque pente, de chaque partie horizontale, celle des traits rectilignes ou du développement des courbes ; le profil indiquera également l'inclinaison absolue et proportionnelle, par mètre, des pentes ascendantes ou descendantes.

ART. 4.

Les profils transversaux normaux devront comprendre toutes les principales conditions de gisement de la voie, à savoir : si elle est à niveau du terrain environnant ou de l'empierrement élevé de cinquante centimètres environ sur ledit niveau ; si la voie est encaissée ou taillée à mi-côte ; si elle est creusée dans les terres ou dans le roc stable ; si elle est flanquée de murs au-dessus ou au-dessous du plan de la voie, pour le simple soutien du terre-plein, ou si le chemin est pourvu de murs ou de digues de défense contre la mer ou contre des fleuves, des rivières ou des torrents ; s'il est bordé de parapets latéraux en maçonnerie ou en terre dans les endroits côtoyant des précipices ; et enfin si le chemin est ouvert en souterrain et s'il est revêtu simplement de manière à le garantir contre les effets de la décomposition du roc et des infiltrations, ou bien s'il est garni d'un revêtement assez solide pour résister aux mouvements du roc lui-même ou du terrain quelconque à travers lequel le tunnel sera percé.

ART. 5.

La Société devra présenter des projets spéciaux pour tous les principaux travaux d'art, pour les ponts sur les fleuves, rivières ou torrents, quand ils doivent être construits à plusieurs arches ou même à une seule arche de huit mètres d'ouverture et au-dessus, pour tout viaduc ou pont au-dessus ou au-dessous de la voie, d'une ouverture d'au moins cinq mètres, et enfin pour les stations et les bâtiments qui en dependent.

Pour les œuvres de moindre importance, telles que ponts, ponceaux, aqueducs et syphons d'une corde moindre de huit mètres pour les passages au-dessus de la voie, ou de cinq mètres pour les passages au-dessous, ainsi que pour les points d'arrêt, pour les maisons cantonnières et les guérites de garde, la Société pourra se borner à présenter des modèles (esquisses) qui serviront à régler la construction, suivant l'importance relative de ces ouvrages et suivant les diverses exigences des localités et de leur destination

Celles des stations qui seront désignées par le Ministère, compren-

necessari a soddisfare a tutti i bisogni dell' esercizio, ed a quelli di cui parla l'articolo 35 della Convenzione, vi sarà stabilito a spese della Società e messo a disposizione del Governo un locale pell' ufficio del commissariato governativo incaricato della sorveglianza dell' esercizio.

Inoltre, nelle principali stazioni da indicarsi dal Ministero delle finanze, dovrà la Società costrurre a proprie spese, dietro concerti da prendersi, i locali occorrenti pelle operazioni doganali delle merci che si trasportano colla ferrovia e pegli uffizi relativi.

Art. 6.

I progetti speciali ed i moduli di cui all' articolo precedente si comporranno di una memoria, nella quale dovranno le essenziali disposizioni delle opere venire spiegate e giustificate, e di un corredo di disegni in pianta, elevazione e taglio abbastanza sviluppati, per farne una soddisfacente rappresentazione di esse opere in tutte lo loro parti, e per dare una completa conoscenza delle loro forme, dimensioni e genere di struttura.

I progetti speciali dei ponti sui fiumi, torrenti e rivi di qualche considerazione saranno accompagnati dal profilo longitudinale degli alvei sufficientemente esteso superiormente ed inferiormente alla ferrovia, e da un conveniente numero di sezioni trasversali dell' alveo suddetto allo scopo stesso al quale è diretta la maggior estensione del tipo planimetrico di esso alveo prescritto all'articolo 3°.

Formerà parte dei progetti delle stazioni non che dei moduli delle fermate il loro piano generale, sul quale dovrà essere chiaramente indicata la distribuzione di tutte le vie così principali che secondarie, il perimetro colle piazze e cortili esteriori, ed altre qualunque dipendenze, ed accessori, e finalmente la posizione dei fabbricati e di tutte le opere componenti la stazione o fermata colla regolare figura dell' area che ciascuna di esse opere e fabbricati dovranno occupare.

Art. 7.

Pei piani generali delle stazioni sarà adottata la scala di 1/500. I loro fabbricati, come altresì i disegni dei ponti, viadotti, ponticelli, acquedotti, sifoni, case cantoniere, caselli di guardia e traversale o livello saranno delineati in scala non minore di 1/100.

dront, outre les locaux nécessaires à tous les besoins du service et ceux dont il est parlé à l'art. 35 de la Convention, un local construit aux frais de la Société, et mis à la disposition du Gouvernement pour y établir le Bureau du Commissaire royal chargé de la surveillance de l'exploitation.

La Société devra, en outre, construire à ses frais, et d'après des arrangements à prendre, dans les principales stations qui seront indiquées par le Ministre des finances, les locaux nécessaires pour les bureaux de la douane et pour ses opérations sur les marchandises transportées par le chemin de fer.

Art. 6.

Les projets spéciaux et les modèles dont il est parlé à l'article précédent se composeront d'un mémoire dans lequel devront être expliquées et justifiées les dispositions essentielles des ouvrages projetés, accompagné de dessins donnant le plan, la coupe et l'élévation assez développés pour représenter suffisamment lesdits ouvrages dans toutes leurs parties et donner une idée complète de leur forme, de leurs dimensions et de leur structure.

Les projets spéciaux des ponts sur les fleuves, torrents ou rivières de quelque importance, seront accompagnés du profil longitudinal desdits cours d'eau, suffisamment prolongé au-dessus et au-dessous du chemin de fer, et par un nombre convenable de coupes transversales des mêmes cours d'eau, dans le but indiqué à l'art. 3.

Les projets des stations, ainsi que les croquis des postes d'arrêt, comprendront leur plan général sur lequel on devra clairement indiquer la distribution de toutes les voies principales ou secondaires, le périmètre avec les emplacements et les cours extérieures, et toutes dépendances et annexes quelconques, et enfin la position des bâtiments de ces stations ou postes d'arrêt, avec la figure régulière de l'aire que lesdits ouvrages ou bâtiments devront occuper.

Art. 7.

Pour les plans généraux des stations, on adoptera l'échelle de $\frac{1}{500}$. Les bâtiments, ainsi que les dessins des ponts, ponceaux, viaducs, aqueducs, syphons, maisons cantonnières, guérites de garde et passages à niveau, seront tracés à une échelle d'au moins $\frac{1}{100}$.

Scale maggiori, le quali potranno ascendere sino a quella di grandezza naturale, saranno adottate per quei particolari oggetti pei quali sia d'uopo di discernere le più minute misure, come sarebbero le cornici, le decorazioni architettoniche, le costruzioni in legno od in ferro, gli oggetti d'ornamento della via e del materiale fisso delle stazioni e simili.

Art. 8.

Per quelle linee o sezioni di linee che cadranno in località difficili alla produzione dei progetti particolareggiati, secondo le norme e modalità spiegate ai precedenti articoli, dovrà precedere quella dei progetti di massima, corredati da un tipo planimetrico nella scala de 1 a 10,000, abbastanza esteso per far conoscere le condizioni della valle da percorrersi, da un profilo longitudinale alla scala di 1/5000 pelle lunghezze, e di 1/1000 pelle altezze, e da una serie di profili trasversali distinti, ovvero riportati sullo stesso tipo planimetrico, per mezzo di zone orizzontali quotate, onde far conoscere l'altimetria del terreno in tutta quella estensione che potrà riferirsi ai vari tracciati meritevoli d'esser presi in considerazione, il tutto accompagnato da una memoria spiegativa e giustificativa del tracciato che la Società avrà creduto preferibile.

Art. 9.

I progetti d'ogni specie, dovendo essere approvati dal Ministero, non potranno ritenersi adempiute a tale riguardo le obbligazioni della Società sino a che la detta approvazione non siasi ottenuta in modo definitivo, mediante l'introduzione all' uopo di quelle modificazioni, aggiunte e rettificazioni che prima di accordare la detta approvazione verranno dallo stesso Ministero prescritte.

Sarà cura della Società di presentare in tempo utile i progetti onde il loro esame e loro approvazione non abbiano ad essere causa di ritardo nell'esecuzione.

Art. 10.

All'oggetto di evitare per quanto sia possibile la riforma dei progetti delle opere speciali, pel caso in cui venissero prescritte essenziali modificazioni sui progetti del tracciato planimetrico ed altimetrico, dovrà la presentazione di questi ultimi all' approvazione del Ministero precedere quello dei primi.

Des échelles plus grandes, qui pourront s'étendre jusqu'à la grandeur naturelle, seront adoptées pour tous objets particuliers qui doivent être examinés plus en détail, tels que corniches, décorations architecturales, constructions en bois ou en fer, charpentes, objets du matériel fixe des stations, etc.

ART. 8.

Quant aux lignes ou sections de lignes qui viendraient à se trouver dans des localités où il serait difficile d'exécuter des projets détaillés suivant les règles établies ci-dessus, on procédera d'abord par un avant-projet accompagné d'une carte planimétrique à l'échelle de $\frac{1}{10\,000}$, assez étendue pour faire connaître les conditions de la vallée à parcourir, ensuite par un profil longitudinal à l'échelle de $\frac{1}{5\,000}$ pour les longueurs, et de $\frac{1}{1\,000}$ pour les hauteurs, et enfin, par une série de profils transversaux distincts, ou reportés sur la même carte planimétrique au moyen de zones horizontales côtées, afin de faire connaître l'altimétrie du terrain sur toute l'étendue des différents tracés qui mériteraient d'être pris en considération, le tout accompagné d'un mémoire justificatif et explicatif du tracé que la Société aura jugé préférable.

ART. 9.

Les projets de toute espèce devant être approuvés par le Ministère, la Société ne pourra considérer ses obligations comme accomplies tant qu'elle n'aura pas obtenu ladite approbation d'une manière définitive, moyennant l'adoption de telles modifications, adjonctions et rectifications que le Ministère croirait devoir prescrire avant d'accorder son approbation.

La Société aura soin de présenter ses projets en temps utile, afin que leur examen et leur approbation ne puissent causer aucun retard dans l'exécution.

ART. 10.

Afin d'éviter autant que possible la réforme des projets des ouvrages spéciaux, dans le cas où l'on aurait à prescrire des modifications essentielles sur les projets du tracé planimétrique et altimétrique, la Société devra présenter ces derniers projets à l'approbation du Ministère, avant les premiers.

ART. 11.

In occasione dello studio dei progetti particolareggiati, la Società potrà proporre delle modificazioni ai progetti di massima adottati dal Ministero, quando ciò possa giovare all'opera sotto il rapporto sì di convenienza o di stabilità, come di economia, purchè le dette modificazioni non escano fuori dei limiti delle condizioni fondamentali del tracciamento di massima approvato.

ART. 12.

L'approvazione così assoluta come condizionale che il Governo impartirà ai progetti emanerà per decreti ministeriali, i quali saranno comunicati alla Società per mezzo del commissario tecnico.

I progetti saranno presentati dalla Società in duplice esemplare, l'uno dei quali verrà alla medesima restituito al momento della comunicazione della rispettiva approvazione, e l'altro rimarrà a disposizione del Ministero.

ART. 13

Le ferrovie comprese nella concessione saranno costrutte ad un solo binario, come è stabilito all'articolo 34 della Convenzione, salvo nelle stazioni ed in quei tratti nei quali dovrà aver luogo l'incrociamento dei convogli, ed in cui per la sicurezza del servizio fossero giudicati necessari dei raddoppiamenti di via.

Sarà adottato il sistema del massicciato incassato tra banchine di terra, o quello del massicciato libero, secondo le diverse circostanze che faranno riconoscere all'Amministrazione Governativa più opportuno l'uno che l'altro sistema.

Nel primo caso la larghezza superiore della strada, comprese le banchine, non sarà minore di metri 4,50.

Nel secondo la larghezza del corpo della strada a livello del piano, su cui dovrà essere posta la massicciata, non sarà mai minore di metri 5,50.

La larghezza della ferrovia tra le faccie interne dei parapetti dei ponti di una luce non eccedente i metri dieci, degli acquedotti, sifoni e sottovie, non potrà essere minore di metri 4,50, la larghezza delle gallerie, misurate al livello dei regoli, non sarà minore di metri 4,70.

Art. 11.

Lorsque des projets détaillés seront à l'étude, la Société pourra proposer des modifications aux projets adoptés en principe par le Ministère, toutes les fois que ces modifications pourront être utiles à l'œuvre sous le rapport de la convenance, de la solidité ou de l'économie, pourvu que lesdites modifications ne sortent pas des limites posées par les conditions fondamentales du tracé approuvé en principe.

Art. 12.

L'approbation absolue ou conditionnelle, que le Gouvernement accordera aux projets, sera formulée par des décrets ministériels communiqués à la Société par l'entremise du Commissaire préposé aux travaux.

Les projets devront être présentés par la Société en double expédition, l'un des exemplaires sera rendu à la Société avec l'approbation y relative, l'autre restera à la disposition du Ministère.

Art. 13.

Les chemins de fer compris dans la concession seront construits à une seule voie, ainsi qu'il est dit à l'art. 34 de la Convention, sauf dans les stations et dans les parties où devra avoir lieu le croisement des convois, ou dans tous autres endroits où la sécurité de service exigerait une double voie.

On adoptera le système de l'empierrement encaissé entre deux banquettes de terre, ou de l'empierrement libre, selon les circonstances qui pourront faire préférer, par l'Administration de l'État un système à l'autre.

Dans le premier cas, la largeur supérieure de la voie, en y comprenant les banquettes, ne pourra être moindre de 4 m. 50.

Dans le second cas, la largeur du corps de la route, au niveau de la base de l'empierrement, ne sera jamais moindre de 5 m. 50.

La largeur du chemin de fer entre les faces internes des parapets des ponts qui n'excèdent point dix mètres d'ouverture, ainsi que des aqueducs, des syphons et passages inférieurs à la voie, ne sera jamais moindre de 4 m. 50 c. ; la largeur des galeries, mesurées au niveau des rails, ne pourra être moindre de 4 m. 70 c.

La larghezza poi tra l'una e l'altra faccia dei ponti di una luce superiore ai metri 10 non sarà minore di metri 9, onde servano allo scopo indicato all'articolo 34 della Convenzione, ed i rostri delle pile di questi ponti dovranno essere innalzati sino al piano della cornice, e coronati da parapetti per servire di luogo di ritiro alle guardie nel passaggio dei convogli.

Affinchè i ponti di cui sovra possano servire al passaggio dei convogli della ferrovia ed a quello del carreggio ordinario senza inconvenienti, le due vie saranno separate per tutta la lunghezza dei ponti da una divisione in ferro o legname di sufficiente altezza.

Art. 14.

Laddove la ferrovia si troverà incassata sotto il piano del terreno naturale o tagliata a mezza costa, oltre ed all'infuori della larghezza prescritta, secondo i casi, all'articolo precedente, le sarà procurato uno spazio sufficiente per praticarvi rispettivamente da ambi i lati o dal lato del taglio, un fosso di dimensioni proporzionate alle acque a cui dovrà dar scolo.

Queste dimensioni nel caso della massicciata libera non saranno però in larghezza mai minore di novanta centimetri alla sommità, e di trenta centimetri al fondo, ed in profondità minori di centimetri trenta, nel caso della massicciata incassata colla larghezza in fondo di trenta centimetri e colle scarpe inclinate a 45 gradi, i fossi non avranno profondità minore di sessanta centimetri.

Oltre a questi fossi nei tratti di strada incasti, e laddove una grande quantità d'acqua pel naturale pendio dei terreni superiori potesse o da un lato o da ambidue i lati versare sulle scarpe dei tagli, sarà tenuta la Società ad aprire altri fossi di proporzionata ampiezza al fianco ed a conveniente distanza dal ciglio di dette scarpe, per mezzo dei quali siano le acque condotte a scaricarsi fuori dei fossi laterali alla strada.

I fossi laterali, oltre al dover avere, come fu già superiormente prescritto, dimensioni di larghezza e profondità proporzionale al corpo delle acque a cui hanno a dare sfogo, verranno disposti con pendenza di fondo a questo medesimo scopo appropriata, deviando al bisogno per una conveniente quantità il profilo longitudinale di esso fondo dal parallelismo con quello della ferrovia, quando questa abbia troppo limitato pendio.

Enfin, la largeur entre les deux faces internes des parapets des ponts, d'une corde supérieure à 10 mètres, ne sera pas moindre de 9 mètres, afin qu'elle puisse servir au but indiqué dans l'art 34 de la Convention, et les culées des piles de ces mêmes ponts devront s'élever jusqu'au niveau de la corniche, et être entourées de parapets pour servir de refuge aux gardes lors du passage des convois.

Pour que les ponts dont il s'agit puissent servir en même temps et sans inconvénients au passage des trains du chemin de fer et à celui des voitures ordinaires, les deux voies seront séparées, sur toute la longueur des ponts, par une barrière en fer ou en bois d'une hauteur suffisante.

Art 14.

Dans les endroits où le chemin de fer se trouvera encaissé au-dessous du plan du terrain limitrophe ou coupé à mi-côte, au delà et en dehors de la largeur prescrite, selon les cas, par le précédent article, on ménagera un espace suffisant pour y établir des deux côtés, ou du côté de la coupe, un fossé de dimensions proportionnées au volume des eaux qui devront s'y écouler.

Ces dimensions, en cas d'empierrement libre, ne pourront jamais être moindres de quatre-vingt-dix centimètres de largeur au niveau de la route, de trente centimètres au fond du fossé et de trente centimètres de profondeur. Dans le cas où l'empierrement serait encaissé, la largeur du fond du fossé sera également de trente centimètres et la profondeur non moindre de soixante centimètres, avec les bords inclinés de 45 degrés.

Outre cesdits fossés, dans les endroits où le chemin se trouve encaissé, et où, par la pente naturelle des terrains supérieurs, une grande quantité d'eau pourrait être déversée d'un côté ou de l'autre sur les talus qui bordent la voie, la Société devra creuser d'autres fossés de dimensions suffisantes, le long desdits talus et à une distance convenable de leur bordure, afin de décharger lesdites eaux en dehors des fossés latéraux de la voie ferrée.

Outre les dimensions prescrites ci-dessus, en largeur et en profondeur, en rapport avec le volume des eaux à écouler, lesdits fossés latéraux auront une pente proportionnée au même but, en dérogeant au besoin au parallélisme du fond du fossé avec le profil longitudinal du chemin de fer, lorsque ce dernier n'aura pas une pente suffisante pour l'écoulement desdites eaux.

Per lo scarico dei fossi, il quale dovrà sempre aver luogo in modo innocuo tanto alle adiacenti proprietà pubbliche o private, quanto alla strada ferrata e sue dipendenze, verranno costrutti a traverso alla ferrovia tutti quegli appositi acquedotti che potranno essere riconosciuti necessari nel caso che la lunghezza della strada renda insufficienti al bisogno gli acquedotti o ponti da eseguirsi per l'attraversamento dei corsi d'acqua naturali o manufatti della linea intersecati.

ART. 15.

Le scarpe dei rilevati, tanto del corpo della ferrovia, quanto di qualsivoglia altra sua dipendenza od accessorio non avranno mai inclinazione minore dell' uno e mezzo di base per uno di altezza; quelle degli sterri potranno limitarsi all'uno ed un quarto per uno od anche all'uno per uno, secondochè potrà richiedere la naturale stabilità del terreno. La inclinazione delle suddette scarpe dovrà venire convenientemente aumentata, quando per guarentire la sussistenza e la buona conservazione del lavoro ne fosse riconosciuta la necessità o convenienza per cagione sia della natura del terreno, sia dell'altezza dei tagli e dei rinterri.

Ovunque le incassature od i tagli cadano in roccie di tale natura da reggersi stabilmente in posizione verticale, o poco declinanti dalla verticale, le sovraddette scarpe potranno sopprimersi o ridursi alla sola misura richiesta dalla preaccennata natura della roccia.

ART. 16.

I sottovia, ossia gli edifizi col mezzo de' quali una strada ordinaria attraverserà la strada ferrata passandovi al disotto, avranno una luce non minore della larghezza normale della comunicazione che debbono servire, sia essa o non carreggiabile, sia pubblica, sia privata.

L'altezza della detta luce, se si tratterà di strade pubbliche carreggiabili, non potrà essere minore di metri cinque in chiave, se l'edifizio sarà di forma arcuata, o di metri quattro centimetri trenta, ove l'edifizio sia coperto da travatura o da impalcatura orizzontale.

Per le strade private e per quelle semplicemente mulattiere, o destinate al passaggio di soli pedoni, la detta altezza sarà in ogni caso particolare determinata in correlazione all'uso a cui esse strade debbono servire.

Le déchargement des fossés devant toujours avoir lieu de manière à ne pas nuire aux propriétés limitrophes, ni au chemin de fer et à ses dépendances, on construira à travers la voie tous aqueducs qui pourront être jugés nécessaires, dans le cas où la longueur du chemin rendrait insuffisants les aqueducs ou les ponts établis pour le passage des cours d'eau naturels ou artificiels traversés par le chemin de fer.

ART. 15.

Les talus des remblais, tant du chemin lui-même que de toutes dépendances ou annexes, ne pourront jamais avoir une inclinaison moindre d'un et demi de base pour un de hauteur. Les talus des excavations (déblais) pourront se limiter à un et un quart de base pour un de hauteur, ou même à un pour un, selon que l'exigera le plus ou moins de stabilité naturelle du terrain. L'inclinaison de ces talus sera proportionnellement augmentée toutes les fois qu'on le jugera convenable ou nécessaire pour assurer la solidité et la bonne conservation des travaux, conformément à la nature des terrains ou à la hauteur des coupes et des remblais.

Partout où les coupes et encaissements viennent à se trouver dans des roches pouvant se soutenir d'elles-mêmes dans une position verticale, ou à peu près, lesdits talus pourront être supprimés ou réduits à la seule pente nécessitée par la nature de la roche.

ART. 16.

Les viaducs, ou édifices au moyen desquels un chemin ordinaire traverse en dessous la voie ferrée, devront avoir une ouverture d'au moins la largeur normale de la communication qu'ils doivent desservir, que ce soit une route carrossable ou non, une voie publique ou particulière.

La hauteur de cette ouverture ne pourra être moindre de cinq mètres du sol à la clef de voûte, s'il s'agit d'un chemin public carrossable, et si l'édifice est voûté, ou de quatre mètres trente centimètres, s'il est recouvert par des travées ou par un tablier horizontal.

Pour les chemins particuliers, ou les sentiers à mulets ou à piétons, la hauteur du passage sera, dans tous les cas, déterminée suivant l'usage auquel ces chemins ou sentiers sont destinés.

Art. 17.

I cavalcavia, ossia gli edifizi col mezzo dei quali una strada ordinaria attraversera la strada ferrata, passandovi sopra, avranno tra i loro parapetti larghezza non minore di quella normale della comunicazione che debbono servire, sia essa o non carreggiabile, sia pubblica, sia privata. L'altezza della luce dovrà essere tale che tra la copertura, sia arcuata, sia orizzontale, ed il piano dei regoli della via vi abbia pel libero passaggio dei convogli un' altezza non minore di quattro metri e centimetri ottanta.

La larghezza dei cavalcavia potrà essere limitata a metri cinque e centimetri cinquanta in tutti quei siti nei quali la strada ferrata non dovrà venire fiancheggiata da fossi, o nei quali senza di questa potrà provvedersi allo scolo delle acque con appositi acquedotti laterali, ed in caso contrario dovrà venire aumentata per procurare sotto di essi uno spazio libero sufficiente pel passaggio dei detti fossi.

Le misure prescritte per la larghezza e per l'altezza della luce dei cavalcavia dovranno anche osservarsi pei ponti canali, col mezzo dei quali potesse occorrere di far passare le strade ferrate sotto corsi d'acqua sia naturali, sia manufatti.

Art. 18.

L'altezza delle gallerie dal piano superiore delle rotaie alla chiave della loro volta non dovrà essere minore di metri cinque e centimetri cinquanta.

Per la sicurezza dei guardiani e dei cantonieri nelle gallerie saranno nei fianchi delle medesime praticate a distanza, alternata dall'una e dall'altra parte, non maggiore di cinquanta metri, delle nicchie nelle quali possano comodamente ritirarsi tre o quattro persone.

L'apertura superiore dei pozzi per la ventilazione o per la costruzione delle gallerie non dovrà essere stabilita su alcuna strada pubblica; in ogni caso la bocca di essi pozzi dovrà essere circondata da un tamburo di muratura, alto per lo meno due metri; l'apertura inferiore dovrà cadere fuori della larghezza della galleria in uno dei suoi fianchi.

ART. 17.

Les ponts ou édifices, au moyen desquels une route ordinaire traverse le chemin de fer au dessus, auront, entre leurs parapets, une largeur d'au moins celle de la route qu'ils doivent desservir, qu'elle soit carrossable ou non, publique ou privée. La hauteur de l'ouverture devra être telle qu'entre la couverture, voûtée ou horizontale, et le plan des rails de la voie, il y ait une hauteur de quatre mètres quatre-vingts centimètres pour le libre passage des convois.

La largeur de ces passages à couvert pourra être limitée à cinq mètres cinquante centimètres dans tous les endroits où le chemin de fer n'aura pas besoin d'être bordé de fossés, ou toutes les fois que l'on pourra pourvoir à l'écoulement des eaux par des conduits latéraux, au cas contraire, la largeur du passage devra être augmentée autant qu'il sera nécessaire pour l'établissement desdits fossés.

Les mesures prescrites pour la hauteur et la largeur de l'ouverture des ponts de routes, devront être observées également pour les ponts de canaux au moyen desquels il serait nécessaire de faire passer la voie ferrée au-dessous d'un cours d'eau naturel ou artificiel.

ART. 18.

La hauteur des galeries (tunnels), depuis le plan supérieur des rails jusqu'à la clef de leur voûte, ne devra jamais être moindre de cinq mètres cinquante centimètres.

Il sera pourvu à la sécurité des gardiens et des cantonniers, dans les tunnels, au moyen de niches ouvertes dans les parois des galeries, alternées, sur les deux côtés, à une distance l'une de l'autre de cinquante mètres au plus, et capables d'abriter trois ou quatre personnes dans chaque niche

L'ouverture supérieure des puits, pour la ventilation ou la construction des tunnels, ne devra jamais être établie sur un chemin public; dans tous les cas, l'embouchure desdits puits devra être entourée d'une margelle en maçonnerie d'au moins deux mètres de haut. L'orifice inférieur devra tomber en dehors de la largeur du tunnel, sur un de ses côtés.

Art. 19.

Le curve nella generalità dovranno avere un raggio che non stia al disotto di metri quattrocento cinquanta.

Saranno però tollerate curve sino ad un minimo raggio di metri trecento, ovunque troppo gravi difficoltà si opponessero a sorpassare questo limite.

Nelle curve di un raggio non maggiore di metri quattrocento non si potrà adottare un'acclività superiore al tre per mille, allorchè le pendenze dei tratti rettilinei adiacenti non oltrepassino il sei per mille; se lo accennate pendenze non supereranno il dieci per mille, l'acclività delle curve sarà limitata al sei, e nel caso finalmente che lo pendenze medesime fossero più forti, le curve coll'indicato in eve raggio dovranno mantenersi in quel minor limite di acclività che potrà essere consentito dalle condizioni dei luoghi.

Dove due o più curve tracciate con raggio non maggiore di metri mille si succedano l'una all'altra, esse non potranno congiungersi immediatamente, costituendo uno o più flessi contrari, ma dovranno essere separate da un tratto rettilineo di ferrovia che non abbia minore lunghezza di metri sessanta.

Art. 20.

Secondo la esigenze locali, le pendenze delle ferrovie potranno essere leggiere, medie e forti.

Le pendenze leggiere non dovranno eccedere il cinque per mille, le medie il dieci e le forti il venticinque.

Le linee o sezioni di linea che percorreranno il littorale, non dovranno avere pendenze maggiori del sette per mille, solo potranno essere tollerate quelle del dieci per mille, quando grandi difficoltà e gravi spese siano d'ostacolo a pendenze minori.

Gli studi dei progetti dovranno essere regolati in modo che le pendenze superiori al limite oltre il quale la trazione dei convogli potrà esigere l'impiego di macchine di rinforzo o l'uso di macchine speciali siano tutte concentrate in una sola e medesima tratta, come è richiesto dai buoni principii dell'utile impiego della forza motrice, e quindi dell'economia delle spese di esercizio.

Le stazioni, per quanto è possibile, dovranno venir disposte orizzontalmente. Solo nel caso che al soddisfacimento di questa condizione si oppon-

ART. 19.

Les courbes, en général, devront avoir un rayon d'au moins quatre cent cinquante mètres.

On pourra néanmoins tolérer des courbes d'un moindre rayon, jusqu'à un minimum de trois cents mètres dans les endroits où de trop grandes difficultés s'opposeraient à laisser dépasser cette limite.

Sur les courbes d'un rayon de quatre cents mètres et au-dessous, la pente de la voie ne pourra dépasser trois pour mille, lorsque les pentes des tronçons rectilignes y attenant ne dépasseront pas six pour mille. Si les pentes des traits rectilignes ne dépassent pas dix pour mille, la déclivité des courbes pourra être portée jusqu'à six pour mille. Dans le cas, enfin, où lesdites pentes seraient plus fortes, les courbes d'un rayon limité comme dessus devront être maintenues dans une déclivité aussi douce que les conditions locales pourront le permettre.

Dans le cas où deux ou plusieurs courbes d'un rayon de mille mètres et au-dessous se succéderaient l'une à l'autre, elles ne pourront se souder et former une ou plusieurs inflexions en sens contraire, sans être séparées par un trait de chemin de fer rectiligne d'une longueur d'au moins soixante mètres.

ART. 20.

Les pentes des chemins de fer pourront être légères, moyennes ou fortes, selon les exigences locales.

Les pentes légères ne devront pas excéder cinq pour mille, les moyennes dix, les fortes vingt-cinq.

Les lignes ou sections de ligne qui parcourent le bord de la mer (littoral) ne pourront avoir une pente plus forte de sept pour mille; on ne pourra tolérer les pentes de dix pour mille que dans les cas où de graves difficultés ou des sacrifices pécuniaires trop considérables s'opposeraient à l'adoption d'une pente plus douce.

Les études des projets seront reglées de manière à ce que les pentes supérieures à la limite au-dessus de laquelle la traction des convois peut exiger l'emploi de machines de renfort ou de machines spéciales, soient toutes concentrées en une seule et même partie, ainsi que le conseillent les bons principes et l'emploi utile de la force motrice, et par suite l'économie des frais d'exploitation.

Les stations (gares) devront, autant que possible, être disposées horizontalement. Dans le cas seulement où de trop grandes difficultés et des frais

gano troppo gravi difficoltà e spese, la pendenza loro potrà portarsi sino al 2 e 50 per mille, evitando però di toccare questo limite in quelle parti in cui occorrerà di eseguire manovre dei veicoli a mano d'uomo.

L'asprezza del passaggio da una ad altra pendenza verrà sempre addolcita arrotondando con curve di grande raggio l'angolo sotto cui s'incontrano.

Nel caso di due forti pendenze in senso contrario, in maniera tale da formare una concavità al loro incontro, dovrà tra l'una e l'altra venir sempre interposto un tratto orizzontale, o di pochissimo pendio della lunghezza di un ettometro almeno.

Art. 21.

I ponti, ponticelli, acquedotti, sifoni, sottovia e cavalcavia dovranno essere tutti d'opera murale o di ferro, o di struttura mista di queste due specie di materiale.

Art. 22.

La luce netta dei ponti e l'altezza degli archi e delle travate al di sopra delle acque saranno determinate in modo che nè le proprietà laterali, nè il buon regime stesso dei fiumi, torrenti o rivi si trovino in maggior pericolo di danni o sconcerti in cui prima non fossero.

I progetti dovranno comprendere le opere necessarie per soddisfare a questo scopo, e per assicurare tanto l'immunità della strada ferrata e delle sue dipendenze, quanto il libero sfogo delle acque in qualunque stato di essi fiumi, torrenti o rivi.

La larghezza delle luci dei detti edifizi dovrà pure essere giustificata all'atto della presentazione dei detti progetti.

Art. 23.

Le proposte d'attraversamento della ferrovia col mezzo di sifoni non saranno ammesse per quei corsi d'acqua naturali che non corrono perennemente con acque chiare, nè per quei canali manufatti che facciano promiscuo ufficio di raccoglitori degli scoli naturali di considerevoli estensioni di terreno, e siano soggetti a piene od a notevoli interrimenti; in ogni caso in cui questo genere di edifizi possa essere ammesso, le loro

trop considérables s'opposeraient à la réalisation de cette condition, la pente des stations pourra être portée jusqu'à 2,50 pour mille, mais en évitant d'atteindre cette limite dans les parties où s'exécutent des manœuvres de matériel à bras d'hommes.

La rudesse du passage d'une pente à une autre sera toujours adoucie, en arrondissant par des courbes à grand rayon l'angle sous lequel elles se rencontrent.

Dans les cas où il se présenterait deux fortes pentes en sens contraire, de manière à produire une concavité à leur rencontre, il faudra toujours interposer entre elles un tronçon horizontal ou d'une pente minime de la longueur d'un hectomètre au moins.

Art. 21.

Les ponts, ponceaux, aqueducs, syphons, viaducs et galeries (passages couverts), devront tous être construits en maçonnerie ou en fer, séparément ou en mélangeant ces deux genres de matériaux.

Art. 22.

Le jour (ouverture) des ponts et la hauteur des arches et des travées au-dessus du niveau des eaux, seront déterminés de manière à ce que ni les propriétés riveraines, ni le régime même des fleuves, torrents ou rivières se trouvent dans des conditions plus dangereuses qu'auparavant.

Les projets devront comprendre les ouvrages nécessaires pour atteindre ce but et pour assurer la solidité du chemin de fer et de ses dépendances, autant que le libre écoulement des eaux dans toutes les conditions où pourront se trouver lesdits fleuves, torrents ou rivières.

La largeur des ouvertures de ces édifices devra également être justifiée au moment de la présentation des projets.

Art. 23.

Les projets de traversée du chemin de fer au moyen de syphons ne seront pas admis pour les cours d'eau naturels dont les eaux ne sont pas constamment limpides, ni pour les canaux artificiels dans lesquels viennent se déverser les écoulements naturels de vastes terrains, et qui sont sujets à des crues ou à de notables atterrissements. Dans tous les cas où ce genre d'édifices pourra être admis, leurs formes et dimensions

forma e dimensioni saranno regolate nel modo più conveniente per una facile a pronta espurgazione.

Art. 24

L'altimetria delle ferrovie e delle loro dipendenze dovrà essere regolata in modo da guarentire pienamente l'insommergibilità della sede del massicciato sotto qualsivoglia massima piena conosciuta dei limitrofi fiumi, torrenti a rivi, a trovarsi sovratutto nelle traverse dei medesimi in relazione al libero sfogo delle acque.

Quanto ai tratti che occorresse di stabilire lungo i lidi del mare, i progetti dovranno comprendere le opere necessarie per metterli al riparo dalle onde delle forti burrasche, dove ne fosse il caso, anche dall'invasione delle arene, che tanto esse burrasche quanto i venti possono accumularvi, sia mercè una sufficiente elevazione del piano della suddetta sede, sia coll'interposizione di muri, argini, o moli talmente alti e robusti da ottenere siffatto intento.

Art. 25.

I tratti di ferrovia discorrenti in prossimità di precipizi e quegli altri nei quali la brevità dei raggi delle curve od altra circostanza qualunque potesse rendere meno difficili e più disastrosi i fuorviamenti dei convogli, ove non si possa disporre il profilo longitudinale in modo che essi vi scorrano incassati sotto il terreno naturale, dovranno dal lato del pericolo venire muniti di robusti parapetti od arginelli.

Art. 26.

Il ristabilimento delle comunicazioni, dalle ferrovie intersecate, col mezzo di cavalcavia o di sottovia sarà sempre preferibile a quello delle traversate a livello ogni volta che la differenza tra i livelli rispettivi della strada ferrata e delle strade ordinarie sia tale da permetterne la costruzione senza trarre ad ardui impegni od eccessive spese.

In caso contrario l'espediente delle suddette traversate a livello sarà ammesso nei progetti, salvo però a ridurle al minor numero possibile col portare due o più comunicazioni a confluire sulla ferrovia riunite con

seront réglées de la manière la plus convenable, en vue d'une prompte et facile expurgation.

Art. 24.

L'altimétrie des chemins de fer et de leurs dépendances devra être réglée de manière à garantir contre toute submersion l'empierrement du chemin, même lors des plus forts débordements connus des fleuves, torrents ou rivières limitrophes, et à ce qu'elle se trouve, surtout à la traversée de ces cours d'eaux, en rapport avec le libre écoulement des eaux qu'ils charrient.

Quant aux tronçons qu'il serait nécessaire d'établir le long des bords de la mer, les projets devront embrasser les ouvrages nécessaires pour les mettre à l'abri des vagues dans les plus fortes tempêtes, et, le cas échéant, pour les garantir aussi contre l'envahissement des sables que lesdites tempêtes ou les vents pourraient y accumuler, ce qu'on obtiendra au moyen d'une suffisante élévation de l'empierrement de la voie ou par l'interposition des murs, digues ou jetées assez hauts et assez solides pour assurer ce résultat.

Art. 25.

Les parties du chemin de fer qui se déploieraient dans le voisinage de précipices, ou sur lesquelles la petitesse du rayon des courbes, ou toute autre circonstance, rendraient les déraillements plus faciles et plus désastreux, devront être munies, du côté du danger, de robustes parapets ou endiguements, à moins que l'on ne puisse disposer le profil longitudinal de la voie de manière à ce qu'elle se trouve encaissée en contre-bas du terrain limitrophe.

Art. 26.

Le rétablissement des communications coupées par le chemin de fer, au moyen de ponts ou passages à couvert, sera toujours préférable à celui par des passages à niveau, toutes les fois que la différence des niveaux respectifs de la voie ferrée et des routes ordinaires sera assez considérable pour en permettre la construction, sans entraîner à des difficultés ou à des dépenses exagérées.

Dans le cas contraire, l'expédient desdites traversées à niveau sera admis dans les projets, sauf à les réduire au plus petit nombre possible, en réunissant un seul passage deux ou plusieurs communications

soppressione delle meno utili ed indispensabili, od in altro modo di equivalente effetto.

Esse dovranno venir chiuse all'uno e all'altro lato delle ferrovie con cancelli o con semplici barriere secondo la rispettiva importanza, i quali cancelli o barriere nelle strade pubbliche carreggiabili dovranno lasciare una larghezza libera di varco, misurata a squadra colla strada ordinaria, variabile da 4 a 6 metri, secondo la maggiore o minor importanza e frequenza del movimento che vi si esercita, e nelle strade private, e su quelle non carreggiabili, la larghezza di metri 2 in 4 al più.

Mediante chine o salite più o meno dolci, ma non mai eccedenti l'inclinazione del 5 per cento, secondo l'importanza delle comunicazioni, la natura e l'estensione degli usi a cui esse sono destinate, e le esigenze della naturale giacitura del terreno, sarà dato accesso alle traversate a livello in quei casi in cui il piano della ferrovia non coincida con quello della strada ordinaria intersecata.

ART. 27.

La Società è tenuta a procurare una conveniente abitazione a fianco della ferrovia ai cantonieri ed ai guardiani incaricati della manutenzione e della sorveglianza della via, epperò sarà progettata la costruzione in muratura di case cantoniere e di caselli di guardia, e queste case e caselli saranno parte semplici, ossia a due sole camere, e parte doppie, cioè a quattro camere, salvo il soddisfacimento conveniente, nei siti richiesti, all'obbligo di cui parla l'articolo 35 della Convenzione.

Il numero delle une e degli altri e la loro posizione, saranno determinate in relazione al numero delle traversate a livello, alle esigenze della sicurezza pubblica e al bisogno del servizio della manutenzione.

ART. 28.

Lungo le linee concesse ed alle distanze meglio appropriate alle rispettive località saranno stabilite delle stazioni o delle fermate pel servizio dei viaggiatori e delle merci, pel deposito del materiale mobile e per poter provvedere ai bisogni di conservazione e di riparazione di questo.

Le stazioni saranno di diverse classi, secondo la maggiore o minore importanza dei luoghi che debbono servire, e secondo la natura od estensione dei servizi che dovranno farvisi.

en supprimant les moins utiles ou indispensables, ou de toute autre manière qui atteigne le même but.

Ces passages à niveau devront être fermés des deux côtés de la voie par des grilles ou de simples barrières, suivant leur importance respective; ces grilles ou barrières, s'il s'agit de chemins publics carrossables, devront laisser une ouverture de 4 à 6 mètres, mesurés en équerre (angle droit) avec la voie ferrée, et suivant l'importance et la fréquence du mouvement de ladite route; pour les chemins particuliers ou non carrossables, cette largeur sera de 2 à 4 mètres au plus.

Dans le cas où le plan du chemin de fer ne coïnciderait pas avec celui des routes traversées, il pourra être donné à ces dernières des pentes plus ou moins douces, mais n'excédant jamais l'inclinaison de cinq pour cent, suivant l'importance des communications, la nature, l'étendue et l'usage auquel la route est destinée, et les exigences du terrain naturel limitrophe.

Art. 27.

La Société est tenue de fournir une habitation convenable, le long de la ligne aux cantonniers et aux gardiens chargés de l'entretien et de la surveillance de la voie, à cet effet, on projetera la construction en maçonnerie de maisons cantonnières et de guérites de garde, ces guérites et ces maisons seront les unes simples, c'est-à-dire à deux chambres, les autres doubles, c'est-à-dire à quatre chambres, sauf à satisfaire convenablement, dans les localités désignées, à l'obligation dont il est parlé à l'art. 33 de la Convention.

Le nombre de ces maisons et de ces guérites sera déterminé suivant le nombre des passages à niveau, les exigences de la sécurité publique et les besoins du service de l'entretien.

Art. 28.

Le long des lignes concédées, et aux distances qui seront jugées les plus convenables par rapport aux localités respectives, on établira des stations et des gares d'arrêt pour le service des voyageurs et des marchandises, pour le dépôt du matériel mobile et de tout ce qui est nécessaire à sa réparation et conservation.

Les stations seront de diverses classes, suivant le plus ou moins d'importance des localités à desservir, et suivant la nature et l'extension du trafic qui devra s'y faire.

Dovranno essere appropriate al buon servizio tanto dei viaggiatori come delle merci, e dovranno essere provvedute di tutte quelle fabbriche e stabilimenti accessori che si richieggono pel pronto e buon servizio della strada ferrata, come tettoia di copertura, *hangars* pel corico o scarico delle merci, magazzini, rimesse per locomotive e per vagoni e via dicendo.

Il numero e la posizione delle stazioni e dette fermate saranno determinate dal Ministero, sentite le proposizioni della Società.

I piani generali delle stazioni prescritti dall'articolo 6, non che i disegni dei loro fabbricati, saranno distesi in modo da soddisfare alle sovraesposte norme, e da far sì che risulti un complesso tale da giustificare che col di lui mezzo resterà abbondantemente provveduto ad ogni bisogno dei servizi da farsi in ciascuna stazione, e che niuno mancherà degli stabilimenti, lavori e meccanismi necessari per un esercizio della ferrovia completo, sicuro, semplice, facile ed economico.

Per ciò che concerne i locali da stabilirsi in alcune stazioni per ricovero dei carabinieri, doganieri e di qualche drappello di truppa, giusta le prescrizioni dell'articolo 35 della Convenzione, il Ministero concerterà colla Società il miglior modo di soddisfare alle esigenze del suaccennato servizio in modo conveniente.

Art. 29.

Salvo il caso di rinunzia da parte degli interessati ed aventi diritto, da essere comprovata mediante atto regolare ed autentico, i progetti definitivi dovranno in generale comprendere tutte le opere necessarie sia pel ristabilimento delle esistenti comunicazioni che dalle ferrovie rimanessero interrotte, sia per la conservazione dello scolo, e del libero corso delle acque, i cui condotti naturali ed artificiali fossero interrotti o modificati dalle opere della ferrovia, e queste opere dovranno essere eseguite per cura ed a spese della Società.

So la inosservanza di queste condizioni facesse nascere dei fondati richiami da parte degli interessati ed aventi diritto anche dopo l'approvazione dei progetti, e durante l'eseguimento dei lavori la responsabilità delle conseguenze di essa inosservanza ricadrà sulla Società.

Fra le comunicazioni alla cui conservazione importa di provvedere allorchè trattasi di paesi lungo il litorale, sono comprese quelle delle quali possono abbisognare gli abitanti per mantenere la loro relazione colla spiaggia, e così quelle che interessano oltre al commercio l'esercizio

Les stations devront être appropriées au bon service des voyageurs et des marchandises, et pourvues de toutes les constructions et établissements accessoires qu'exige le service prompt et exact du chemin de fer, tels que hangars pour la charge et la décharge des marchandises a couvert, magasins, remises pour les locomotives, pour les wagons, etc.

Le nombre et la position des stations et des gares d'arrêt seront déterminés par le Ministère, sur la proposition de la Société.

Les plans généraux des stations prescrits par l'art. 6, ainsi que les dessins de leurs constructions seront dressés de manière à répondre aux prescriptions indiquées ci-dessus, et à démontrer, par leur ensemble, qu'elles suffiront abondamment à tous les besoins du service de chaque station, et qu'il ne manquera aucun des établissements, bâtisses ou mécanismes nécessaires pour assurer un service complet, sûr, simple, facile et économique du chemin de fer.

Pour ce qui concerne les locaux à établir dans quelques stations afin d'y abriter des carabiniers, des douaniers et quelques pelotons de troupes, suivant la prescription de l'article 35 de la Convention, le Ministère s'entendra avec la Société sur les meilleurs moyens de satisfaire aux exigences de ce service de la manière la plus convenable.

ART. 29.

Sauf le cas de renonciation de la part des intéressés ou des ayants droit, renonciation qui devra être constatée par acte régulier et authentique, les projets définitifs devront, en général, comprendre tous les travaux nécessaires au rétablissement des communications existantes que les chemins de fer viendraient interrompre; à la conservation de l'écoulement et du libre cours des eaux dont les conduits naturels ou artificiels seraient coupés ou modifiés par le passage de la voie ferrée, et tous ces travaux devront être exécutés par les soins et aux frais de la Société.

Si l'inexécution de ces conditions faisait naître des réclamations fondées de la part des intéressés ou ayants droit, même après l'approbation des projets et pendant l'exécution des travaux, la responsabilité en retomberait sur la Société.

Parmi les communications dont la conservation importe lorsqu'il s'agit de localités situées le long de la mer, on comprend celles qui sont nécessaires aux habitants pour maintenir leurs rapports avec la plage, celles qui intéressent non-seulement le commerce, mais aussi la pêche

della pesca e delle arti marittime, e quelle che saranno indispensabili per assicurare la possibilità di ritrarre in secco e di varare le barche peschereccie ed altri piccoli batelli.

Art. 30.

Ritenuto quanto è stabilito all'articolo 13 relativamente alla larghezza del corpo della ferrovia, l'altezza del massicciato, sul quale avrà a stabilirsi l'armamento della ferrovia non dovrà essere minore di centimetri cinquanta, e la sua larghezza uniforme sarà di metri tre e centimetri quaranta nei casi che venga incassato tra le banchine di terra; pari sarà la larghezza al piano delle ruotaie del massicciato libero, al quale dovrà darsi in base la larghezza di metri 4 e centimetri 60.

Art. 31.

La ferrovia dovrà essere chiusa e separata dalle proprietà limitrofe con siepi, muri di cinta, barriere ed altri mezzi equivalenti ed appropriati alle specialità delle circostanze.

Art. 32.

La larghezza della via tra i margini interni dei regoli dovrà essere di metri 1,44 in 1,45, e nei raddoppiamenti di via la distanza fra i due binari non sarà mai minore di 2 metri.

La distanza però fra i binari principali nelle stazioni anche laddove essa non è richiesta maggiore dalla suddetta per servizio delle piatteforme, ovvero per lo stabilimento dei marciapiedi dovrà essere di metri 2,80.

Art. 33.

L'armamento della ferrovia sarà fatto sopra traversine di non minore lunghezza di metri 2 e centimetri 60, ed ogni regolo di metri 5 e 40 di lunghezza, dovrà essere sostenuto da un numero di traversine non minore di 6.

Le traversine dovranno avere la forma prismatica, la loro sezione potrà essere semiesagonale, rettangolare o semicircolare.

In ogni caso la larghezza della base, colla quale poseranno sul terreno non sarà in alcun modo minore di centimetri 25, nè minore di centimetri

et autres industries maritimes, et celles enfin qui seraient indispensables pour tirer à sec et pour varer les bateaux pêcheurs et autres barques de petites dimensions.

Art. 30.

Tout en se conformant à ce qui a été dit à l'article 13, relativement à la largeur du corps de la voie, la hauteur de l'empierrement sur lequel on devra poser l'armement de la voie, ne pourra être moindre de 50 centimètres, et sa largeur uniforme sera de 3 m. 40 c., dans le cas où il se trouverait encaissé entre deux banquettes de terre. Cette largeur sera conservée pour l'empierrement libre au niveau des rails, mais sa base devra atteindre, en ce cas, la largeur de 4 m. 60 c.

Art. 31.

Le chemin de fer devra être fermé et séparé des propriétés limitrophes par des haies, des murs de clôture, des barrières ou autres moyens équivalents, suivant les circonstances locales.

Art. 32.

La largeur de la voie entre les profils intérieurs des rails sera de 1 m. 44 c. à 1 m. 45 c.; et, dans les doublements de voie, la distance entre les deux voies ne sera jamais moindre de 2 mètres.

Cependant, entre les voies principales des stations, même là où le service des plate-formes ou l'établissement des marchepieds (trottoirs) n'exigerait pas un espace plus grand, la distance entre les deux voies devra être de 2 m. 80 c.

Art. 33.

L'armement de la voie consistera en traverses d'une longueur *minima* de 2 m. 60 c., et chaque rail, de 5 m. 40 c. de long, devra être porté par six traverses au moins.

Ces traverses devront être de forme prismatique, et leur section pourra offrir la forme semi-hexagonale, rectangulaire ou demi-circulaire.

En aucun cas, la largeur de la base de ces traverses posées sur le terrain ne pourra être moindre de 25 centimètres, ni leur épaisseur au-dessous

12 e $^1/_2$ la spessezza loro tra la detta base ed il piano sul quale dovranno venire affissi i cuscinetti.

Esse saranno di rovere (*quercus robur*) e di larice rosso (*pinus larix*). Potranno essere ammessi i legnami di essenza dolce, quando siano stati preparati secondo un sistema di preservazione di riconosciuta e sperimentata efficacia.

Art. 34

I regoli, i quali saranno di ferro battuto, dovranno nei casi ordinari essere del peso di 33 chilogrammi per ogni metro andante. Essi avranno la lunghezza qui avanti accennata, meno quelli da impiegarsi nelle curve di breve raggio, i quali saranno accettati con lunghezze minori da prestabilirsi.

Essi verranno congiunti l'uno all'altro col mezzo di stecche (*éclisses*), secondo quel sistema che all'atto dell'applicazione verrà prescritto dal Governo alla Società siccome raccomandato da ragioni di preferenza.

I cuscinetti saranno di ghisa e del peso 9 chilogrammi.

Nel caso che venisse adottato il sistema Vignolles così detto all'americana, i regoli dovranno avere per metro corrente un peso non minore di 36 chilogrammi.

Art. 35.

Le disposizioni di cui nei precedenti due articoli potranno essere modificate o totalmente mutate quando un nuovo sistema fosse dimostrato migliore dall'esperienza.

In ogni caso il Governo dovrà far conoscere alla Società le sue determinazioni a siffatto riguardo all'atto dell'approvazione dei progetti particolareggiati.

Art. 36.

Colle stesse norme regolatrici dell'armamento della via principale sarà anche progettato l'armamento dei raddoppiamenti di via e delle vie secondarie delle stazioni.

Per l'armamento della via nelle traversata a livello, per gli sviatoi nei raddoppiamenti di via e nelle stazioni, per le piattaforme, le stadere a ponte, i serbatoi d'acqua, le trombe idrauliche, le colonne idrauliche, i segnali a disco, le grue fisse e per ogni altro oggetto di materiale fisso delle stazioni, nei progetti prenderà norma la Società dal praticato nelle migliori fra le ferrovie costrutte e che si andranno costruendo, ed osser-

de 12 centimètres 1/2, de large base à la face sur laquelle seront posés les coussinets.

Les traverses seront en chêne (*quercus robur*), ou en sapin rouge (*pinus larix*). On pourra admettre des bois d'essence douce, si toutefois leur préparation a eu lieu d'après un système préservatif et d'une efficacité reconnue.

ART. 34.

Les rails, qui seront en fer battu, devront avoir, dans les cas ordinaires, un poids de 33 kilogrammes par mètre courant. Ils auront la longueur fixée ci-dessus, sauf dans les courbes d'un petit rayon, pour lesquelles on pourra employer des rails d'une moindre longueur à déterminer.

Les rails seront réunis l'un à l'autre au moyen d'éclisses, et suivant le système qui, au moment de l'application, pourra être prescrit par le Gouvernement à la Société comme préférable.

Les coussinets seront en fonte, et du poids de 9 kilogrammes.

Dans le cas où l'on adopterait le système Vignolles, dit *à l'américaine*, les rails devront peser au moins 36 kilogrammes par mètre courant.

ART. 35.

Les dispositions portées par les deux articles qui précèdent pourront être modifiées ou totalement changées, si un nouveau système était jugé meilleur d'après l'expérience.

Dans tous les cas, le Gouvernement devra faire connaître à la Société les décisions qu'il aura prises à cet égard au moment de l'approbation des projets détaillés.

ART. 36.

Les mêmes principes qui président à l'armement de la voie principale seront appliqués aux projets de charpente des doubles voies et des tronçons secondaires dans les stations.

Pour ce qui concerne l'armement de la voie dans les passages à niveau, les aiguilles dans les croisements de voies et dans les stations, les plates-formes, les balances (bascules) à pont, les réservoirs d'eau, les pompes hydrauliques, les colonnes hydrauliques, les signaux à cible, les grues fixes, et tous autres objets du matériel fixe des stations, la Société devra se régler, dans ses projets, d'après ce qui se fait sur les

verà inoltre quelle istruzioni e determinazioni speciali che emaneranno dal Ministero all'atto della approvazione dei progetti definitivi.

ART. 37.

La Società dovrà stabilire sulla strada ferrata una linea di telegrafia elettrica pel servizio della locomozione, secondo il sistema che sarà da essa proposto ed approvato dal Governo.

Il Governo si riserva la facoltà di collocare sui pali della Società i fili della linea pel servizio pubblico, e quest'ultima sarà tenuta inoltre di provvedere nelle rispettive stazioni gli occorrenti locali pegli uffici degl'impiegati telegrafici governativi.

La Società sarà pure obbligata alla custodia ed alla manutenzione ordinaria del materiale esterno della linea, come pali, fili ed accessori, tanto di sua proprietà che di spettanza dello Stato, ed in questo dovranno uniformarsi alle direzioni degli Agenti telegrafici del Governo.

ART. 38.

In quei tratti nei quali l'andamento delle linee comprese nella concessione venisse ad intersecare le fortificazioni militari, od il buon regime e conservazione dei porti e spiaggie, dovranno nel relativo studio, d'intelligenza col Ministero dei Lavori pubblici, prendersi gli opportuni concerti coll'Amministrazione della guerra, oppure con quella della marina secondo i casi, ed assoggettarsi i progetti a quelle condizioni ed avvertenze che le dette Amministrazioni saranno per proporre.

ART. 39.

La strada militare o di ronda che la Società ha l'obbligo d'eseguire giusta l'articolo 35 della Convenzione, dovrà essere stabilita all'infuori dell'area occupata dalla strada ferrata e sue dipendenze, ed essere costrutta secondo le modalità solite ad usarsi nelle strade ordinarie, provvedendo al passaggio delle acque con ponti, ponticelli ed acquedotti appositi, ad eccezione di quei fiumi e torrenti che richiedessero ponti di una luce superiore ai metri dieci, i quali potranno servire pella continuità delle comunicazioni.

meilleurs chemins de fer construits ou en construction, et se conformer, en outre, aux instructions et aux décisions spéciales qui émaneront du Ministère au moment de l'approbation des projets définitifs.

ART. 37.

La Société devra établir sur le chemin de fer une ligne de télégraphie électrique pour le service de la locomotion, d'après le système qui sera proposé par la Société et approuvé par le Gouvernement.

Le Gouvernement se réserve la faculté de poser sur les poteaux de la Société les fils de la ligne destinée au service public, et la Société devra, en outre, ménager, dans les stations respectives, les locaux nécessaires pour y établir les bureaux télégraphiques de l'État.

La Société sera également chargée de la garde et de l'entretien ordinaire du matériel extérieur de la ligne, tel que poteaux, fils et accessoires, soit de sa propriété, soit appartenant à l'État, et en outre elle devra se conformer aux indications des Agents télégraphiques du Gouvernement.

ART. 38.

Dans les cas où le développement des lignes comprises dans la concession viendrait à couper des fortifications, ou à menacer le bon régime et la conservation des ports ou des plages, la Société devra, dans les études y relatives, et d'accord avec le Ministère des Travaux publics, s'entendre avec l'Administration de la guerre ou celle de la marine, selon les cas, et soumettre ses projets aux conditions et aux avis que lesdites Administrations lui feront connaître.

ART. 39.

La route militaire, ou chemin de ronde que la Société doit établir aux termes de l'art. 35 de la Convention, devra se trouver en dehors du terrain occupé par la voie ferrée et ses dépendances ; ce chemin sera construit selon les règles fixées pour les routes ordinaires, en pourvoyant au passage des eaux au moyen de ponts, ponceaux et acqueducs spéciaux, à l'exception des fleuves ou torrents qui exigeraient des ponts d'une ouverture de plus de dix mètres, pour lesquels on pourra profiter des ponts du chemin de fer.

TITOLO II.

Norme e condizioni regolatrici nell'eseguimento delle opere.

Art. 40.

Tutte le opere relative alla costruzione delle ferrovie comprese nella concessione saranno eseguite con materiali di buona qualità, e secondo le migliori regole dell'arte, sotto il controllo e la sorveglianza del Governo col mezzo de' suoi commissari, ed il personale tecnico da essi dipendente.

La sorveglianza Governativa avrà per iscopo di riconoscere l'andamento delle opere, e di esigerne la buona e lodevole esecuzione in conformità delle disposizioni dei decreti ministeriali d'approvazione dei progetti e delle prescrizioni del presente Capitolato. Essa però non impedirà alla Società di procedere nella distribuzione e condotta dei lavori nel modo che le suggerirà la sua industria, purchè questo modo non sia in opposizione alle disposizioni della Convenzione e del presente Capitolato, ma sia tale da guarantire insieme alla stabilità e durevolezza delle opere, la loro convenienza alla propria destinazione.

Art. 41.

Quando gl' ingegneri Governativi riconoscessero che l'eseguimento delle opere non procede in conformità dei preaccennati principii, se la Società non si prestera alle riforme che dai medesimi loro verranno ingiunte, potranno essi ordinare la sospensione dei lavori, salvo il riferirne tosto a Ministero.

Art. 42.

Nel caso contemplato nell'articolo precedente, le controversie verranno risolte nei modi stabiliti agli articoli 38 e 39 della Convenzione a cui questo Capitolato si riferisce, nè il tempo che verrà impiegato nel farle decidere mediante l'arbitramento, e nel quale i lavori dovessero rimanere sospesi, darà mai diritto alla Società di pretendere qualsivoglia dilazione di termini all'ultimazione delle opere, i quali s'intendano assoluta-

TITRE II.

Prescriptions et conditions réglementaires pour l'exécution des travaux.

ART. 40.

Tous les ouvrages, tous les travaux relatifs à la construction des chemins de fer compris dans la concession, seront exécutés avec des matériaux de bonne qualité, et suivant les meilleures règles de l'art, sous le contrôle et la surveillance du Gouvernement, par l'entremise de ses Commissaires et du personnel technique qui en dépend.

La surveillance de l'Etat aura pour objet de reconnaître la marche des travaux, d'en exiger la bonne et louable exécution, conformément aux dispositions portées par les décrets ministériels approuvant les projets, et par le présent Cahier des charges. Mais cette surveillance n'empêchera pas la Société de procéder, dans la distribution et la conduite des travaux, de la manière qu'elle jugera la plus convenable, pourvu que cette manière ne soit pas en opposition avec les dispositions formulées dans la Convention et dans le présent Cahier des charges, et qu'elle assure en même temps la stabilité et la durée des travaux et leur appropriation à l'objet auquel ils sont destinés.

ART. 41.

Lorsque les ingénieurs du Gouvernement reconnaîtront que l'exécution des travaux n'est pas conforme aux principes énoncés ci-dessus, et si la Société ne se prête pas aux modifications que lesdits ingénieurs pourraient lui prescrire, ils auront la faculté d'ordonner la suspension des travaux, sauf à en référer aussitôt au Ministère.

ART. 42.

Dans le cas prévu à l'article qui précède, les différends seront réglés d'après le mode établi aux art. 38 et 39 de la Convention à laquelle le présent Cahier des charges se rapporte, sans que le temps employé à provoquer une décision arbitrale, et pendant lequel les travaux resteraient en suspens, puisse jamais donner droit à la Société de prétendre à aucun ajournement des délais fixés pour l'achèvement des

mente invariabili. All'incominciamento di qualsivoglia lavoro dovrà farsi sempre precedere il tracciato planimetrico ed altimetrico del medesimo in modo regolare ostensibile e permanente.

Nei tracciamenti dei ponti eccedenti la luce di metri dieci si userà l'avvertenza di collocarne l'asse in modo che, conservandosi rettilineo quello della ferrovia, la maggiore ampiezza riservata al passaggio dei carri e vetture corrisponda a monte od a valle della ferrovia, secondochè la strada ordinaria si troverà dall'uno o dall'altro lato.

Art. 43.

Nell'atto che si riporteranno sul terreno i tracciamenti dei progetti approvati, potrà la Società introdurvi, previo consenso del Ministero, delle modificazioni tanto nella planimetria che nell'altimetria, purchè le prime non cagionino un discostamento dalla linea maggiore di metri 300 da una parte e dall'altra della traccia del progetto approvato, ne introducano curve in maggior numero o di minor raggio di quelle che questa traccia presenterà, e le seconde non introducano più forti pendenze, nè deteriorino le condizioni dei passaggi che occorra di praticare sotto o sopra la ferrovia alle acque od alle strade ordinarie.

Art. 44.

La Società dovrà acquistare in proprietà libera ed assoluta tutti i terreni, fabbricati ed altre proprietà e ragioni pubbliche e private qualsiansi necessarie per costruire e portare a stato di permanente esercizio la strada ferrata con tutte le sue dipendenze ed accessori di scarpe, fossi, siepi, steccati e muri di chiusura, argini ed opere di conservazione, e di ristabilimento delle pubbliche comunicazioni, e del corso delle acque pubbliche, case cantoniere, e loro aiuole di contorno, caselli di guardia, fabbricati delle stazioni ed aree libere circostanti, necessarie per le comunicazioni, per gli accessi ai depositi, pei movimenti e per ogni compiuto servizio da farsi nelle medesime, così pei viaggiatori come per le merci.

I limiti sino a cui dovranno estendersi le occupazioni permanenti sono determinati dalla estensione materiale delle opere da eseguirsi coll di più voluto, sia dalle leggi generali sul diritto di servitù relativamente alle distanze dei fabbricati, dei muri di cinta, dei piantamenti, dei fossi e

travaux, ces délais étant considérés dès à présent comme absolument invariables. Le commencement de toute espèce de travaux devra toujours être precedé par l'exhibition du tracé planimétrique et altimétrique d'une manière régulière, ostensible et permanente.

Dans les projets des ponts d'une ouverture excédant dix mètres, on aura soin d'en placer l'axe de manière à ce que, en conservant le tracé rectiligne pour le chemin de fer, le surplus de la largeur destinée au passage des voitures et des chariots soit indiqué en amont ou en aval de la voie ferrée, selon que la route ordinaire se trouvera de l'un ou de l'autr ecôté.

ART. 43.

Au moment de reporter sur le terrain les tracés des projets approuvés, la Société pourra y introduire, avec le consentement préalable du Ministère, des modifications dans la planimétrie et dans l'altimétrie, pourvu que les premières ne causent pas un écart de la ligne principale de plus de 300 mètres, d'un côté ou de l'autre du tracé approuvé, et ne nécessiten pas des courbes plus nombreuses ou d'un rayon moindre que celles portées par lesdits tracés, et que les secondes n'amènent pas de plus fortes pentes et n'empirent point les conditions des passages qu'il serait nécessaire d'ouvrir, au-dessus ou en dessous de la voie ferrée, au cours des eaux ou aux routes ordinaires.

ART. 44.

La Société devra acquérir en toute propriété libre et absolue, tous les terrains, bâtiments et autres propriétés quelconques publiques ou particulières, qui seraient necessaires pour la construction, l'achèvement et l'exploitation permanente du chemin de fer, avec toutes ses dépendances et accessoires, tels que talus, fossés, haies, cloisons, murs de clôture, digues, remblais et ouvrages de défense, de conservation ou de rétablissement des communications publiques et des cours d'eau, maisons cantonnières et terrains environnants, guérites de garde, bâtiments de stations et aires libres y annexées, et tout ce qui est nécessaire aux communications, aux accès, aux dépôts, aux mouvements, et au service complet des stations, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Les limites auxquelles devra s'étendre l'occupation permanente seront déterminées par l'étendue matérielle des ouvrages à exécuter, avec le surplus exigé, soit par les lois générales sur le droit de servitude relativement aux distances des bâtiments, murs d'enceinte, fossés et excavations

degli scavi dalle proprietà del vicino, sia dalle leggi speciali vigenti, o che potranno essere poste in vigore sulle servitù legali delle ferrovie pubbliche e delle proprietà adiacenti, e per la polizia di essa ferrovia. Questi limiti verranno segnati in massima sulle sagome e profili normali prescritti all' articolo 4, non che sui piani speciali delle stazioni, case cantoniere e altre opere d'arte in cui importasse di farne particolare indicazione.

Il diritto che accorda alla Società l'articolo 187 della Legge 20 novembre 1859 deve intendersi concesso con riguardi dovuti all'esercizio della navigazione e delle arti marittime, e nella supposizione che i terreni ivi indicati non siano stati ceduti in proprietà od in affitto ai terzi, in caso contrario la Società dovrà tenere indenne il Governo e compensare i concessionari o locatari a termini di legge.

Le occupazioni così permanenti che temporarie delle altrui proprietà, verranno eseguite in conformità delle leggi attualmente vigenti, o che saranno progressivamente messe in vigore nel paese, alla rigorosa osservanza delle quali si dichiara tenuta la Società.

Dovrà quindi essa promuovere tutte le necessarie formalità e sostenerne le spese.

Art. 45.

Gli scavi di materiali che per necessità o per sua particolare convenienza la Società volesse praticare nei terreni superiori alla strada ferrata, saranno regolati e disposti in maniera da rimuovere ogni pericolo di immediati e prossimi scoscendimenti e di lei danno.

Quelli che si volessero aprire nei terreni inferiori dovranno essere dal lato della ferrovia disposti con scarpe non minori di quella per gli sterri, prescritta all' articolo 15, il ciglio della quale sarà tenuto a distanza orizzontale dalla linea della siepe, steccato o muro di chiusura, od in mancanza di questi, dal piede della scarpa del rilevato o da quello dei muri di sostegno, non minore della profondità dei detti scavi.

Gli scavi negli alvei dei fiumi, torrenti e rivi, saranno fatti in modo e colle precauzioni necessarie per evitare qualsivoglia deviazione od altro qualunque sconcerto nel regime dei detti alvei, che possa recare nocumento alle laterali proprietà pubbliche e private ed alla strada ferrata stessa.

des propriétés limitrophes, soit par les lois spéciales en vigueur sur les servitudes légales des chemins de fer publics et des propriétés voisines, et sur la police desdits chemins de fer. Ces limites seront indiquées en principe sur les modèles et profils normaux prescrits par l'art. 4, ainsi que sur les plans spéciaux des stations, des maisons cantonnières et autres ouvrages d'art pour lesquels l'indication de ces limites aurait quelque importance.

Le droit qu'accorde à la Société l'art. 187 de la Loi du 20 novembre 1859 doit s'entendre concédé, sauf les égards dus à la navigation et aux industries maritimes, et dans la supposition que les terrains en question n'auraient pas été cédés à des tiers, soit en propriété, soit à ferme. Dans le cas contraire, la Société devra relever le Gouvernement de toute indemnité et compenser les concessionnaires ou locataires aux termes de la loi.

L'occupation permanente ou temporaire des propriétés d'autrui aura lieu conformément aux lois actuellement en vigueur, ou qui pourraient être promulguées par la suite dans le pays ; la Société étant tenue de les observer rigoureusement.

La Société resta par conséquent chargée de toutes les formalités nécessaires, ainsi que des frais qui en résultent.

Art. 45.

L'extraction des matériaux que la Société trouverait nécessaire ou convenable d'exécuter dans les terrains situés au-dessus du chemin de fer, sera réglée et disposée de manière à écarter tout danger d'éboulements immédiats ou prochains, au préjudice de ce dernier.

Les excavations que l'on voudrait pratiquer dans les terrains situés au-dessous du chemin de fer devront être consolidées, du côté de la ligne, au moyen de talus d'un angle au moins égal à celui des remblais prescrits par l'art. 15, et dont la bordure sera tenue à distance horizontale de la haie, de la palissade ou du mur de clôture, ou, à défaut de ceux-ci, du pied du talus du remblai ou des murs de soutènement, et cette distance devra égaler au moins la profondeur desdites excavations.

Les extractions de matériaux dans les lits des fleuves, torrents ou rivières, se feront de manière à éviter toute déviation, tout dérangement de l'état actuel desdits cours d'eau, et avec toutes les précautions nécessaires pour garantir de tout dommage les propriétés riveraines publiques ou particulières, et le chemin de fer lui-même.

Pari precauzioni dovranno usarsi nelle estrazioni di materiali dalla spiaggia del mare, nelle quali inoltre dovrà procedersi con osservanza delle leggi e regolamenti vigenti sulla polizia e sulla conservazione dei porti e spiagge.

ART. 46.

Non solo il corpo delle ferrovie e loro dipendenze verrà sostenuto e difeso con opere murali nelle località nelle quali si troverà esposto all'azione delle acque di mare e di quelle dei fiumi, torrenti, rivi e canali manufatti, ma anche dove lo richiedesse il bisogno di difesa o conservazione di qualche sottostante o sovrastante strada, od altra opera pubblica, o di qualche pubblico o privato edifizio di cui non si dovesse o potesse eseguire l'occupazione, così pure nei casi in cui lo esigesse il bisogno di assicurare la stabilità dei terreni superiori, contro le frane o la caduta dei materiali che potessero nuocere alla permanente e sicura praticabilità delle ferrovie, e finalmente in quelli in cui ciò sia stato richiesto dalla tutela di qualche notabile interesse pubblico, come sarebbe di non nuocere all' esercizio delle arti marittime sulle spiaggie, alla libertà delle communicazioni ed alla pubblica igiene, nelle traverse od agli accessi degli abitati, nè di deturpare l'aspetto di questi.

ART. 47.

Gli alvei dei corsi d'acqua di qualunque natura saranno raddrizzati e trasportati convenientemente ovunque ciò occorra, per mettere nel debito accordo la loro direzione con quella degli edifizi, col mezzo dei quali dovranno attraversare le ferrovie, e saranno eseguite tutte le munizioni ed altre opere necessarie per assicurare la permanenza e l' innocuità di tali trasporti e raddrizzamenti.

ART. 48.

Le coperture degli edifizi servienti al passaggio di acque qualunque od al ristabilimento delle comunicazioni intersecate attraverso delle strade ferrate saranno a vôlte murali, sia laterizie, sia di buone pietre, oppure ad impalcature di ferro o ghisa, sorretta da travi o da centine dello stesso metallo.

Verranno permesse le coperture in lastroni di pietra di conveniente

Les mêmes précautions devront présider à l'extraction de materiaux au bord de la mer, pour laquelle on aura, en outre, a se conformer aux lois et règlements en vigueur sur la police et sur la conservation des ports et des plages.

ART. 46.

Non-seulement les corps des chemins de fer et leurs dependances devront etre soutenus et defendus par des ouvrages en maçonnerie, dans les endroits où ils pourraient se trouver exposes a l'action des eaux de la mer, des fleuves, torrents, rivières ou canaux artificiels, mais de semblables ouvrages seront egalement entrepris, si le besoin l'exige, pour la défense et la conservation de toute route ou autre ouvrage public, de tout bâtiment public ou particulier, au-dessus ou au-dessous du plan du chemin de fer, et cela même dans le cas où ces ouvrages et bâtiments ne devraient pas être occupés par la Societé Il en sera de même dans les cas où il serait nécessaire d'assurer la stabilité des terrains supérieurs contre les éboulements et la chute des materiaux pouvant nuire à la sécurité et praticabilité des chemins de fer, et enfin dans le cas où de semblables travaux de consolidation seraient requis par un notable intérêt public, tel que la nécessité de ne pas nuire aux industries maritimes sur les plages, ni à la liberté des communications, ni à l'hygiène publique dans le voisinage des lieux habités, ni, enfin, à l'aspect extérieur de ces mêmes lieux.

ART. 47.

Les lits des cours d'eau, de quelque nature qu'ils soient, devront être redressés et déplacés convenablement ou besoin sera, afin de les mettre d'accord avec les ouvrages d'art destinés à la traversée des chemins de fer, et il sera procédé à tous les travaux de précaution nécessaires pour assurer la stabilité et l'innocuité de ces déplacements ou redressements.

ART. 48.

Les couvertures des édifices servant au passage des eaux ou au rétablissement des communications coupées par la voie ferrée, seront voûtées en maçonnerie, soit en briques, soit en bonnes pierres, ou bien en tabliers de fer ou de fonte, soutenus par des travées ou par des fûts de même metal.

On permettra les couvertures en larges dalles de pierre d'une épais-

spessezza pelle sole luci di non maggiore larghezza di 60 centimetri ed anche per quelle di larghezza di un metro quando tra esse coperture e la sede del massicciato sia interposto un considerevole strato di terra.

Il punto supremo della schiena delle coperture non dovrà mai trovarsi a livello più alto di quello della sede del massicciato.

Sono eccettuati i casi della impalcatura di ferro o ghisa, nei quali i sostegni dell'armamento potranno far corpo immediato con quelli di esse impalcature.

Art. 49.

Gli attraversamenti delle linee di strada ferrata colle strade ordinarie per mezzo di sottovia avranno sempre luogo mediante tutte le opere necessarie per assicurarne in qualsivoglia circostanza la praticabilità, e così per ottenere che siano poste al riparo delle inondazioni, e che possano smaltirsene le acque delle quali non fosse possibile d'impedirvi l'introduzione.

Art. 50.

Le piegature delle strade ordinarie agli accessi così delle traversate a livello, come a quelli dei sottovia e dei cavalcavia saranno sviluppata in modo da offrire la maggiore possibile comodità e sicurezza in relazione alla natura del transito cui debbono servire

Sarà evitata per tutto quanto sarà possibile la proposizione di traversate a livello alle bocche dei sotterranei, alle estremità immediate delle profonde incassature, specialmente se curvilinee, e nell'interno delle stazioni nell'intervallo compreso tra gli avvisori estremi.

Nelle traversate a livello le ruotaie saranno munite di controrotaie di ferro, la larghezza delle quali dovrà eccedere di circa metri 1,30 la larghezza libera del varco determinato colle norme prescritte all'articolo 26 del presente capitolato.

L'incrociamento delle strade ordinarie colla ferrata mediante passi a livello dovrà eseguirsi il meno obbliquamente possibile e ad un angolo che sia non minore di quarantacinque gradi.

Il suolo delle chine a salite d'accesso alle traversate a livello, ai cavalcavia ed ai sottovia ed in generale quello di qualunque tratto di strada pubblica che sarà stato da lavori delle ferrovie variato o modificato,

seur convenable, pour les seules couvertures de soixante centimètres et au-dessous, et même pour celles d'un mètre de largeur, lorsque, entre ces couvertures et la base de l'empierrement, sera interposée une couche suffisante de terre.

La surface supérieure de ces couvertures ne pourra jamais se trouver à un niveau plus élevé que celui de la base de l'empierrement.

Cette règle n'est pas applicable aux charpentes de fer ou de fonte sur lesquelles les supports des rails pourront adhérer immédiatement aux tabliers.

Art. 49.

Les croisements de la voie ferrée avec les routes ordinaires, au moyen de ponts, seront toujours accompagnés de tous les ouvrages nécessaires pour rendre en toutes circonstances le passage praticable et pour les mettre à l'abri des inondations, en assurant l'écoulement des eaux dont il ne serait pas possible d'empêcher l'introduction.

Art. 50.

Les courbes ou déviations des routes ordinaires, soit à leur accès aux passages à niveau ou à leur croisement en dessus ou en dessous de la voie ferrée, seront développées de manière à offrir la plus grande sécurité et commodité possibles relativement à la nature du passage auquel elles doivent servir.

On évitera soigneusement les traversées à niveau dans le voisinage de l'ouverture des tunnels, ainsi qu'aux extrémités immédiates de tranchées profondes, surtout si elles suivent une courbe, et enfin à l'intérieur des gares, dans l'intervalle compris entre les aiguilles d'évitement placées aux deux extrémités.

Dans les traversées à niveau, les rails seront munis de contre-forts en fer dont la longueur devra excéder d'environ un mètre cinquante centimètres la largeur libre du passage, telle qu'elle est établie par l'art. 26 du Cahier des charges.

Le croisement des routes ordinaires sur la voie ferrée, moyennant des passages à niveau, devra se faire avec le moins d'obliquité possible, et sous un angle d'au moins 45 degrés.

La chaussée des montées ou des descentes, donnant accès aux passages à niveau, aux ponts viaducs ou aux tunnels et percées, et en général toute partie d'un chemin public qui aura été changée ou modifiée par

dovrà venire dalla Società consolidato con buoni materiali e nella forma e modo di costruzione dei tronchi continuativi della comunicazione di cui fanno parte

ART. 51.

La Società prima di porre mano a quella parte dei progetti per l'eseguimento dei quali occorrerà l'occupazione e trasporto di qualunque tratto di strada pubblica dovrà darne formale comunicazione alle Autorità amministrative preposte al governo di esse strade per abilitarle così alla ricognizione della convenienza e sufficienza nel suo interesse del progetto e delle condizioni sotto le quali ne sarà stata accordata la superiore approvazione, come a sopravvedere all'osservanza di esso progetto e condizioni.

Ad opera finita dovrà sempre la Società riportare dalle suddette Autorità una dichiarazione dell' eseguito lavoro.

Quando l'esecuzione dei lavori esiga l'interruzione di una preesistente comunicazione qualunque, essa non potrà mai aver luogo senza che prima non siansi stabiliti dei passaggi provvisionali riconosciuti sufficienti per comodo e sicurezza dagli ingegneri del Governo.

ART. 52.

Meno il caso di alti sterri nel quale le case cantoniere e caselli di guardia potranno venire stabiliti presso il ciglio della scarpa del taglio, in tutti gli altri casi il loro piano terreno dovrà trovarsi prossimamente al piano delle ruotaie.

Qualunque particolare circostanza di località potrà esigere case cantoniere di ampiezza e di forma eccezionale, in siffatto caso esse formeranno materia di progetti e disegni speciali.

La distanza della fronte di una casa cantoniera dalla più prossima ruotaia di una ferrovia non dovrà mai essere minore di metri 5.

Oltre l'area che verrà occupata dal fabbricato propriamente detto, dovrà formare dipendenza libera di qualsivoglia casa cantoniera tutto intorno alla medesima una zona di terreno di estensione non minore di metri 5.

A comoda portata d'ogni casa cantoniera dovrà aversi salubre acqua potabile in quantità sufficiente per bisogni degli abitatori, onde è che quando questo non abbiano nelle adiacenze qualche mezzo sicuro, libero

les travaux du chemin de fer, devra être consolidée par la Société, avec de bons matériaux, dans la forme et suivant le mode de construction du corps de la route dont ces montées et ces descentes feront partie.

Art. 51.

Avant de mettre la main à la partie des projets dont l'exécution entraîne l'occupation ou le déplacement d'un trait quelconque de chemin public, la Société devra en prévenir formellement l'autorité administrative préposée à la régie desdits chemins, afin de la mettre à même de reconnaître la convenance et la suffisance du projet, et les conditions sous lesquelles l'approbation supérieure aura été accordée, dans l'intérêt du chemin, ainsi que pour surveiller l'exécution dudit projet et des conditions.

A la fin des travaux, la Société devra toujours se faire délivrer par l'autorité une déclaration de conformité.

Lorsque l'exécution des travaux exigerait l'interruption d'une partie quelconque d'une communication déjà existante, cette interruption ne pourra jamais avoir lieu sans qu'on ait d'abord établi des passages provisoires reconnus suffisants, au point de vue de la commodité et de la sécurité, par les ingénieurs du Gouvernement.

Art. 52.

Sauf le cas de profondes tranchées, dans lequel les maisons cantonnières et de garde pourront être établies près du bord du talus, dans tous les autres cas, le plan de ces constructions devra se trouver de niveau avec le plan de la voie ferrée.

Toutes les fois que les circonstances locales exigeront des maisons cantonnières d'une étendue et d'une forme exceptionnelles, elles feront l'objet de projets et de dessins spéciaux.

La distance de la façade d'une maison cantonnière à la plus prochaine ligne de rails ne sera jamais moindre de cinq mètres.

Outre le terrain qui sera occupé par la construction proprement dite, une zone de cinq mètres entourant ladite maison devra la séparer de toute construction de ce genre.

On aura soin de procurer de l'eau potable et salubre à la portée de toute maison cantonnière, et en quantité suffisante pour les besoins de ses habitants, de sorte que, si le voisinage n'offre pas un moyen sûr,

e permanente di provvedersene, vi si dovrà supplire coll'escavazione di pozzi, collo stabilimento di cisterne, o con altre disposizioni di effetto equivalente.

Le case cantoniere verranno collocate e costrutte in condizioni tali da offrire le debite guarentigie di stabilità e convenienza alla propria destinazione.

Quindi nella loro posizione, nella distribuzione interna, nell'ampiezza della pianta e nell'altezza dei membri dovranno possedere tutto ciò che è necessario per una comoda o salubre abitazione, il riparo delle ingiurie degli elementi ed al sicuro degli attentati dei male intenzionati.

Art. 53.

Le siepi vive e di chiusura saranno piantate in quei terreni ed in quelle posizioni nelle quali si conoscerà per esperienza che potranno vegetare.

Le chiusure necessarie in quei luoghi nei quali non potranno allevarsi le siepi consisteranno in barriere di legno od in muricciuoli da costruirsi in calce od a secco con appropriate dimensioni di altezza ed di grossezza.

La chiusura dell'area delle stazioni sarà fatta con steccati di legno e di ferro sostenuti di tratto in tratto da pilastrini di muro secondo i moduli che la Società proporrà alla superiore approvazione all'atto della presentazione dei progetti speciali di esse stazioni.

Art. 54.

I materiali del massicciato sul quale dovrà stabilirsi l'armamento così della via principale delle strade ferrate, come della vie secondarie dell'interno delle stazioni e loro accessi, saranno depurati dalle materie terrose e dalle pietre che in qualunque senso eccedano la misura di 8 centimetri.

Saranno parimente escluse dal massicciato le arene troppo fine ed aride che possano essere troppo facilmente sollevate dai venti o dal moto dei convogli.

I materiali del massicciato dovranno essere di natura facilmente permeabile, al che quando non nuoca la mescolanza alle sabbie di una piccola porzione d'argilla che non moderi la soverchia mobilità, esse potranno accettarsi.

libre et permanent de s'en procurer, on devra y pourvoir au moyen de puits, de citernes, ou par d'autres dispositions d'un effet équivalent.

Les maisons cantonnières seront placées et construites dans des conditions telles qu'elles puissent offrir toute garantie de stabilité et puissent répondre à leur destination.

Elles devront par conséquent offrir, soit par leur position, soit par leur distribution intérieure, par l'étendue de leur plan et la hauteur de leurs pièces, toutes les conditions nécessaires à une habitation commode et saine, et toute garantie contre l'intempérie des éléments et les tentatives des malfaiteurs.

Art. 53.

Les haies vives et de clôture seront plantées conformément aux données de l'expérience dans des terres et des positions où elles puissent croître.

Les clôtures nécessaires, dans les endroits où il ne serait pas possible d'élever des haies, consisteront en palissades de bois, ou en petits murs construits à la chaux ou à sec, avec des dimensions suffisantes de hauteur et d'épaisseur.

La clôture de l'aire des stations se fera par des palissades de bois et de fer, soutenues de distance en distance par des petits pilastres en maçonnerie, conformément au modèle que la Société proposera à l'approbation supérieure en présentant les projets spéciaux desdites stations.

Art. 54.

Les matériaux de l'empierrement sur lequel devra être établie l'armement de la voie principale et des voies secondaires dans l'intérieur des gares et à leurs accès, seront séparés des terres et des pierres excédant, en tous sens, la mesure de 8 centimètres.

On exclura également dudit empierrement les sables trop fins et arides qui pourraient être facilement soulevés par les vents ou par le mouvement des convois.

Les matériaux de l'empierrement devront être d'une nature facilement perméable; ainsi que le mélange des sables avec une petite portion d'argile qui en arrête la trop grande mobilité pourra être accepté.

ART. 55.

Le traversine ed i cunei d'affissione delle ruotaie ai cuscinetti dovranno essere di legname sano, spoglio della corteccia e dell'alburno; riguardo alle prime verranno rifiutate non solo quelle mancanti delle prescritte dimensioni, ma anche tutte quelle che presentassero irregolarità od alterazioni della sostanza legnosa, tali da pregiudicarne le condizioni di durevolezza o nuocere agli uffizi di resistenza a cui doggiono compiere.

ART. 56.

Le ruotaie colle stecche e chiavarde di loro congiunzione ed i cuscinetti colle loro caviglie, saranno precisamente conformi ai calibri e modelli dal Ministero debitamente approvati. Nel peso delle ruotaie e dei cuscinetti stabilito all' art. 34, come anche in quello che venisse a stabilirsi in conseguenza dell'art. 35, sarà ammessa una tolleranza del 3 per cento.

Dovranno le medesime essere di ferro duro e compatto, ben saldato, non fragile a freddo e di grana fina, insomma della qualità la meglio atta a resistere all' azione delle ruote dei veicoli.

La loro fabbricazione dovrà essere eseguita con tutte le diligenze necessarie per ottenere la voluta perfezione.

Le stecche di congiunzione delle ruotaie a ragione di due per ogni congiunzione saranno di buon ferro battuto del peso non minore di chilogrammi 4 per caduna, assicurate alle dette ruotaie con quattro robuste chiavarde a vite e chiocciola per ogni congiunzione.

Pel passaggio di queste chiavarde le estremità delle ruotaie medesime saranno traforate con fori di forma e grandezza conveniente a non impedire i movimenti di contrazione e di dilatazione delle ruotaie medesime dipendenti dalle variazioni di temperatura.

I cuscinetti saranno modellati con tutta diligenza, ben diritti ed in isquadra. Le loro esterne superficie saranno nette, liscie ed unite senza risvolti, nè bitorzoli, nè rugosità. La ghisa da impiegarsi nella fabbricazione dei cuscinetti debb' essere grigia a grana omogenea, fitta e tenace. Le caviglie dovranno essere di ferro dolce e nervoso. Impiantate in un pezzo di trave di rovere per circa la metà della loro lunghezza, e poi ripiegata a colpi di mazza, la parte sporgente, in modo tale che venga a

ART. 55.

Les traverses et les coins fixant les rails aux coussinets devront être en bois solide, dépouillé de son écorce et de l'aubier. A l'égard des traverses, on refusera non-seulement celles qui n'atteindraient pas les dimensions prescrites, mais aussi toutes celles qui présenteraient des irrégularités ou des altérations de la matière ligneuse pouvant nuire aux conditions de durée et de résistance auxquelles elles sont soumises.

ART. 56.

Les rails, avec leurs chevilles et leurs éclisses de jonction, ainsi que les coussinets et leurs boulons, seront précisément conformes aux calibres et aux modèles dûment approuvés par le Ministère. Pour le poids des rails et des coussinets déterminé à l'article 34, ou qui pourrait être fixé par la suite, conformément à l'article 35, on admettra une tolérance de trois pour cent.

Les rails devront être en fer laminé, dur et compacte, sans casser à froid, et possédant enfin les qualités les plus aptes pour résister à l'action des roues.

La fabrication des rails sera aussi soignée que possible pour obtenir la perfection désirée.

Les éclisses de jonction des rails, placées deux à deux à chaque jonction, devront être en bon fer battu, d'au moins 4 kilogrammes chacun, attachés aux rails par quatre robustes vis à écrou à chaque jointure.

Pour le passage de ces vis, les rails devront porter à leurs extrémités des trous de forme et de grandeur suffisantes pour ne pas empêcher les mouvements de contraction et de dilatation du fer provenant des variations de température.

Les coussinets seront modelés avec grand soin, bien droits et en équerre; leur superficie extérieure devra être lisse et unie, sans rebords et sans rugosités ni défauts. La fonte employée à leur fabrication devra être grise, à grains homogènes, compacte et tenace. Les chevilles seront en fer doux et nerveux; elles seront plantées dans un morceau de chêne sur la moitié environ de leur longueur, puis repliées à coups de masse, de manière à ce que la partie saillante forme un angle d'environ 45 degrés

formare un angolo di circa 45 gradi colla verticale, non dovranno soffrire alcuna alterazione, se anche dopo estratte vengano raddrizzate a freddo.

Art. 57.

I fabbricati delle stazioni dovranno sempre comprendere i locali necessari per un conveniente alloggio di quegl'impiegati od agenti di cui pel lodevole esercizio delle ferrovie si crederà necessaria la continua presenza sul luogo.

Tutta l'area delle stazioni, comprese anche le esteriori piazze d'accesso, verrà regolarmente appianata e coperta di uno strato di materiali arenosi e ghiaiosi che in qualunque tempo ed in ogni senso la renda di facile accesso e praticabilità, con una ben ordinata disposizione di piano, ed all'uopo con un sistema opportunamente combinato di acquedotti sotterranei, nell'area suddetta sarà procurato un pronto e completo scolo delle acque decadenti dai tetti provenienti dai circostanti terreni ed altre qualunque.

L'ingresso delle stazioni, qualunque sia la loro importanza, sarà sempre guarentito da segnali a disco posti a distanza variabile a seconda dell'andamento planimetrico ed altimetrico della via ai due lati delle stazioni medesime.

Le stazioni saranno provvedute, oltre dei binari doppii sviluppati, di quanto è richiesto dal pronto e sicuro servizio, coi necessari serbatoi anche delle piattaforme, grue, bilancie e pesi a bilico, vasche d'acqua per alimentare le caldaie e di quanto altro possa occorrere pel buon servizio medesimo. Tutto questo materiale sarà di buona qualità e costrutto secondo i migliori modelli. Le sale d'aspetto saranno mobiliate con comodità e decoro sufficienti e proporzionati all'importanza della stazione ed alla classe delle sale medesime.

Le latrine d'uso pubblico saranno decenti ed opportunamente collocate.

Art. 58.

Le fondazioni delle opere murali dovranno sempre essere stabilite in modo da assicurare che la base sulla quale insisteranno mai non venga a mancare, sia per effetto della pressione delle masse sovra incombenti, sia per le corrosioni e scalzamenti che possono esercitarvi le acque de' fiumi, torrenti, rivi e canali e quelle del mare.

avec la verticale ; elles ne devront offrir aucune altération si après les avoir retirées on les redresse à froid.

Art. 57.

Les bâtiments des stations devront toujours comprendre les locaux nécessaires pour le logement convenable des employés ou des agents dont la bonne exploitation du chemin de fer exigera la présence permanente sur les lieux.

L'aire entière des stations, y compris les espaces extérieurs, les accès, etc., devra être régulièrement nivelée et recouverte d'une couche de sable et de gravier, de manière à ce qu'en tout temps elle offre un facile accès ; le plan en sera régulièrement disposé et l'écoulement des eaux provenant des toits ou des terrains environnants sera assuré par un système convenable de conduits souterrains.

L'entrée des stations, quelle que soit leur importance, sera toujours garantie par des signaux à cible placés à une distance variable, suivant les conditions du plan et du profil de la voie des deux côtés de la station.

Outre le doublement de voie, les stations seront pourvues de tout ce qui est nécessaire à la promptitude et à la sécurité du service, ainsi que de réservoirs d'eau, de plates-formes, de ponts à bascule, de grues et de tout ce qui pourrait être indispensable au service. Tout ce matériel sera de bonne qualité et construit d'après les meilleurs modèles. Les salles d'attente seront meublées commodément et avec le luxe proportionné à l'importance de la station et de la classe de chaque salle.

Les lieux d'aisances seront établis et placés convenablement.

Art. 58.

Les fondations des ouvrages en maçonnerie devront être établies sur une base solide, de manière à éviter les tassements qui pourraient amener soit la pression des constructions, soit les déchaussements causés par les eaux des fleuves, des torrents, des rivières, des canaux et de la mer.

Art. 59.

I legnami delle paratie delle murature di getto di fondazioni nell' acqua e quelli da impiegarsi per assicurare la stabilità di qualsivoglia genere di fondazioni delle opere d'arte, come pali e palanche per palafitta, travi e travicelli per collegamento e contegno di queste, per graticolati e zatteroni, per grippie di difesa degli scalzamenti, e per contegno dei selciati e massicciate saranno sempre di legno di rovere, o larice rosso e senza difetti di sorta, in pezzi di forme, dimensioni e regolarità di lavoratura convenienti alla loro destinazione, muniti e consolidati con robuste ferramenta quanto è necessario per la facile e completa messione e per la permanente saldezza del collegamento nelle congiunzioni.

Art. 60

Le gallerie o sotterranei dovranno essere rivestiti in buona muratura cogli spessori che secondo le circostanze saranno prescritti dall'Amministrazione governativa in tutti quei siti in cui l'Amministrazione medesima ne riconoscerà il bisogno, sia a cagione della cattiva ed instabile roccia in cui dovrannosi aprire, o sia per le filtrazioni d'acqua o per la poca grossezza dello strato di suolo naturale sovraincombente alle gallerie stesse.

Oltre all'uso che già si è detto potersi fare della pietra scalpellata, nella copertura degli acquedotti e nelle fondazioni di questo genere di costruzione ne potrà essere prescritto l'impiego nei rivestimenti di tutta la parte soggetta allo sfregamento od all'urto delle acque e dei materiali che queste travolgono, delle murature d' elevazione di un' opera qualunque, nelle parti estandio di qualsivoglia opera maggiore, esposte sia a consumo per loro uso naturale, sia ad essere alterate e guaste dalle vicende atmosferiche, dallo scolo delle acque o da atti di negligenza ed imprevidenza da parte dell'uomo, nelle opere di fiumento e di decorazione dei ponti e viadotti e delle fronti murali degli ingressi dei sotterranei, nei pulvinari d'impostatura degli archi, quando un tal mezzo sia riputato conveniente per ripartirne su ampia base la pressione, negli spigoli dei piedritti, dei piloni e degli archi dei ponti, viadotti e simili.

Le pietre scalpellate a filari orizzontali estesi per tutta la spessezza dei muri e collocati a convenienti distanze verticali dall'uno all'altro, saranno

ART. 59.

Les bois de charpente pour les constructions en maçonnerie ou pour les pilotis formant fondations dans l'eau, ou employés pour assurer la solidité de tout ouvrage d'art, tels que poutres, pieux, travées, solives, claies et radeaux pour la défense des déchaussements, des chaussées et des empierrements, seront toujours en chêne ou en sapin rouge, sans défauts, en pièces dont la forme, les dimensions et la régularité de la coupe répondant à leur destination. Ces charpentes seront, en outre, consolidées par de fortes ferrures, autant qu'il sera nécessaire pour les fixer solidement dans toutes leurs parties et dans leur ensemble.

ART. 60.

Les percées ou souterrains seront revêtus en bonne maçonnerie, de l'épaisseur prescrite par l'Administration, suivant les circonstances et dans tous les endroits où ce revêtement sera jugé nécessaire, soit à cause de la mauvaise qualité et de l'instabilité du roc, soit par suite des filtrations d'eau ou du peu d'épaisseur de la couche de terre naturelle couronnant lesdits souterrains.

Outre l'usage qu'il est permis de faire des dalles en pierre pour la couverture des aqueducs et pour les fondations de ces sortes de constructions, ainsi qu'il a été dit plus haut, on pourra en prescrire l'emploi pour le revêtement de toute partie exposée au contact ou au choc des eaux et des matières qu'elles entraînent; il en sera de même pour le revêtement d'ouvrages quelconques en maçonnerie, dans les parties exposées à des dégradations, soit par suite de leur usage naturel ou des vicissitudes atmosphériques, soit par l'écoulement des eaux ou par des actes de négligence ou d'imprévoyance de la part des personnes; on emploiera, enfin, ce genre de matériaux dans lesouvrages d'un travail fini et décoratif, sur les ponts, les viaducs, les façades de l'entrée des souterrains, dans l'encadrement des arches, et toutes les fois que ce moyen sera jugé convenable pour répartir la pression sur une large base, ou pour former les profils des pieds-droits, des pilastres, des arches des ponts, des viaducs, etc.

Les pierres de taille, en pièces horizontales tenant toute l'épaisseur des murs, et placées à des distances convenables et verticalement, seront éga-

anche impiegate come mezzo di ridurre ad uniformità i cedimenti nelle costruzioni qualunque di altezza considerevole, e nei rivestimenti dei sotterranei, quando queste costruzioni siano in piccoli materiali, quali sono i mattoni od in materiale di grossezza non uniforme, quali sono le pietre greggie.

ART. 61.

Nelle opere d'arte, di cui all'art. 5, potrà essere ammessa tanto la ghisa o ferro fuso, quanto il ferro battuto in spranghe ed in lamiera.

L'impiego del ferro di qualunque specie nei piloni e nelle spalle dei ponti e viadotti sarà fatto regolando la spessezza delle pareti se avranno forma tubulare, non solo in ragione delle spinte e delle pressioni che dovranno sostenere da parte dei pesi sovrincombenti o contrapposti, ma anche in ragione degli urti od accidentali o permanenti a cui si troveranno esposte da parte delle acque, dei materiali che queste travolgono, o di altra causa qualunque.

L'impiego del ferro fuso per travi in sostegno delle impalcature dei ponti e viadotti non sarà ammesso quando la larghezza delle luci ecceda i metri 8. Insiffatti casi il ferro fuso non potrà essere impiegato che in costruzioni centinate.

Le dimensioni delle travi, traverse ed archi in ferro battuto ed in lamiera di sostegno della via dei ponti e viadotti saranno regolate in maniera che la resistenza assoluta del ferro ai carichi permanenti od eventuali non abbia a sostenere sforzo maggiore di 6 chilogrammi per ogni millimetro quadrato di sezione.

Gli anzidetti limiti di lavoro della resistenza assoluta saranno ridotti alla metà o poco più nel caso dell' impiego del ferro fuso.

La stessa prescrizione è applicabile all' impiego del ferro battuto, della lamiera e del ferro fuso che fosse proposto od ordinato per le armature ed incavallature dei tetti di fabbricati, rimesse e magazzini e delle tettoie di copertura dei convogli nelle stazioni.

Potrà la Direzione tecnica esigere che la resistenza delle arcate e delle travate in ferro di qualunque edifizio sia sottoposta a prove così statiche che dinamiche prima che ne sia intrapreso l'esercizio.

Il sopraccarico statico da mantenersi sui ponti e viadotti per dodici ore almeno dovrà consistere in un peso uniformemente distribuito per tutta

lement employées comme moyen de réduire à l'uniformité les tassements des constructions quelconques d'une hauteur considérable, et pour le revêtement des souterrains lorsque les matériaux employés seront d'une petite dimension, comme, par exemple, les briques, ou d'une grosseur non uniforme, comme les pierres brutes.

ART. 61.

Dans les ouvrages d'art dont il est parlé (art. 5), on pourra admettre aussi bien la fonte que le fer battu, soit en tiges, soit en plaques

L'emploi du fer de tout genre, dans les piles et les épaulements des ponts et des viaducs, se fera en conformant l'épaisseur des parois, si elles ont la forme tubulaire, non-seulement en raison de la poussée et de la pression qu'elles auront à soutenir, mais aussi en raison des chocs accidentels ou permanents auxquels ces parois se trouveront exposées par le roulement des eaux et des matières qu'elles entraînent, ou par toute autre cause quelconque.

L'emploi de la fonte à l'usage de travées soutenant les tabliers des ponts et des viaducs ne sera admis que lorsque la largeur des ouvertures n'excédera pas 8 mètres. Au delà de cette mesure, l'emploi de la fonte ne pourra être toléré que dans les constructions à couvertures voûtées.

Les dimensions des travées, des poutres ou des arcs en fer battu soutenant le tablier des ponts et des viaducs, seront réglées de manière à ce que la résistance absolue du fer aux charges permanentes ou éventuelles n'ait pas à soutenir un effort supérieur à 6 kilogrammes pour chaque millimètre carré de section.

Ces limites du travail de la résistance absolue seront réduites à la moitié, ou à peu près, dans le cas où l'on emploierait de la fonte.

La même prescription est applicable au fer battu ou laminé et à la fonte qui pourraient être employés pour la charpente des toits dans les édifices, remises et magasins, et pour les hangards abritant les convois dans les stations.

La Direction technique pourra exiger que la résistance des arcades et des travées en fer de toutes sortes d'édifices soit soumise à des épreuves statiques ou dynamiques avant d'en faire l'application.

La surcharge statique qui sera maintenue sur les ponts et sur les viaducs, pendant douze heures au moins, consistera en un poids uniforme-

l'estensione dell'edificio in ragione di non meno di 4 tonnellate per ogni metro di lunghezza di via presunto ad un solo binario.

La resistenza dinamica sarà cimentata con reiterati passaggi di una locomotiva con vetture, il tutto di un peso non minore di 100 tonnellate ad alla velocità di 45 chilometri all'ora.

Da queste prove dovrà risultare non solo l'immunità dell'opera da qualsivoglia guasto, rottura o spostamento di parti, ma anche l'assenza di qualsivoglia flessione permanente ed il pieno ristabilimento di quelle che avessero luogo sotto l'azione dei carichi di esperimento, eccettuate le depressioni esclusivamente dovute alla costruzione.

Saranno proposte nei progetti particolareggiati le disposizioni più convenienti per la conservazione della libertà dei movimenti di dilatazione e contrazione per l'effetto delle variazioni di temperatura quando la lunghezza delle travi e degli archi di un ponte metallico ecceda i 20 metri.

Art. 62.

La Società sarà tenuta di farsi legittimamente rappresentare sul luogo stesso dei lavori da persone idonee che farà formalmente conoscere ai Commissari tecnici governativi, ed alle quali si possano impartire gli ordini e fare le comunicazioni che il buon andamento dei detti lavori potrebbe richiedere.

Gli appaltatori ed i provveditori di materiali non saranno nè dal Governo, nè dai Commissari tecnici riconosciuti se non nella qualità di dipendenti dalla Società, costechè sopra di questa peserà sempre la responsabilità del fatto loro.

Art. 63.

A misura che i lavori saranno ultimati su linee o sezioni di linee suscettibili d'essere utilmente aperte alla circolazione si procederà sulla domanda della Società alla ricognizione, e se vi ha luogo al ricevimento provvisorio dei lavori da uno o più Commissari da designarsi dal Ministero.

Visto il risultato del processo verbale di una simile ricognizione, il

ment distribué sur toute l'étendue de l'édifice, en raison de quatre tonnes au moins par chaque mètre de longueur du chemin de fer, présumé à une seule voie.

La résistance dynamique sera expérimentée au moyen du passage répété plusieurs fois d'une locomotive avec wagons, le tout d'un poids de 100 tonnes au moins, et avec une vitesse de 45 kilomètres à l'heure

Ces épreuves devront constater non-seulement la garantie de l'ouvrage contre tout dégât, rupture ou deplacement, mais aussi l'absence de toute flexion permanente et le rétablissement complet de celles qui pourraient avoir lieu sous l'action des charges expérimentales, excepté les depressions ou tassements, qui seraient attribuables exclusivement à la construction.

On proposera dans les projets détaillés les dispositions les plus convenables pour conserver la liberté des mouvements de dilatation et de contraction causés par les variations de température, lorsque la longueur des travées ou des arcs d'un pont métallique excédera 20 mètres.

Art. 62.

La Société sera tenue de se faire légalement représenter, sur les lieux mêmes des travaux, par des personnes capables qu'elle fera connaître, dans les formes, aux Commissaires techniques du Gouvernement, et auxquelles on puisse transmettre les ordres et les communications que la bonne exécution des travaux pourrait exiger.

Les entrepreneurs et les fournisseurs de matériaux ne seront reconnus par le Gouvernement ou par les Commissaires techniques qu'en qualité de dépendants de la Société, de sorte que la Société portera toujours la responsabilité de leurs actes.

Art. 63.

A mesure que les travaux seront terminés sur des lignes ou des sections de lignes susceptibles d'être utilement livrées à la circulation, on procédera, sur la demande de la Société, à la reconnaissance, et, s'il y a lieu, à la réception provisoire des travaux, par un ou plusieurs Commissaires que le Ministre désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette réception, le Ministère, s'il le

Ministero, se lo crederà opportuno, autorizzerà la Società ad aprire l'esercizio delle linee o sezioni di linee, ed a percevere i prezzi di tariffa qui infra stabiliti.

Questi ricevimenti parziali non diventeranno definitivi che al ricevimento generale e complessivo di tutte le linee comprese nella concessione.

Art. 64.

Oltre alle prescrizioni, di cui all' art. 218 della Legge sull'ordinamento della gestione delle opere pubbliche del 20 novembre 1859, riguardante il piano catastale delle ferrovie e loro dipendenze, ed il quadro descrittivo di tutte le opere d'arte che saranno state eseguite, dovrà la Società accompagnare questo quadro con un atlante contenente i disegni quotati di tutte le opere.

I terreni acquistati posteriormente dalla Società per soddisfare ai bisogni dell'esercizio, e che perciò diverranno parte integrante delle strade ferrate a misura del loro acquisto, dovranno por essere delimitati ed aggiunti all' atlante di tutte le opere d'arte eseguite posteriormente alla sua formazione.

TITOLO III

Manutenzione ed Esercizio.

Art. 65.

La Società sarà tenuta di stabilire lungo le linee di ferrovia dei guardiani e dei cantonieri in numero sufficiente per le ordinarie riparazioni della via, per la sicurezza del passaggio dei convogli o per quella della circolazione ordinaria sulle strade che attraversano a livello la ferrovia.

Art. 66.

Oltre ai due stabilimenti per le grandi riparazioni prescritti dall' articolo 19 della Convenzione, la Società avrà l' obbligo di attuare a sue spese, in alcune stazioni delle linee, officine apposite per le piccole riparazioni del materiale fisso o mobile.

juge convenable, autorisera la Société à ouvrir l'exploitation des lignes ou sections de lignes, et à percevoir les prix du tarif établi ci-après.

Ces réceptions partielles ne deviendront définitives qu'à la réception générale et complète de toutes les lignes comprises dans la concession.

ART. 64.

Outre les prescriptions portées à l'art. 218 de la Loi sur l'administration des ouvrages publics (du 20 novembre 1859), concernant le plan cadastral des chemins de fer et de leurs dépendances, et le tableau descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, la Société devra accompagner ce tableau d'un atlas contenant les dessins de tous ces ouvrages à leur échelle respective.

Les terrains acquis postérieurement par la Société, pour faire face aux besoins de l'exploitation, et qui, par conséquent, feront partie intégrante des chemins de fer, devront également représentés au fur et à mesure de leur acquisition, et ajoutés à l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement.

TITRE III.

Entretien et Exploitation.

ART. 65.

La Société sera tenue d'établir le long des lignes de chemins de fer un nombre suffisant de gardiens et de cantonniers, pour les réparations ordinaires de la voie, pour la sécurité du passage des convois et celle de la circulation usuelle sur les routes qui traversent à niveau le chemin de fer.

ART. 66.

Outre les deux établissements prescrits à l'art. 19 de la Convention pour les grandes réparations, la Société aura l'obligation d'établir, à certaines stations, des ateliers spéciaux pour les petites réparations du matériel fixe et roulant.

Art. 67.

Le locomotive, le vetture dei viaggiatori, i carri e vagoni d'ogni specie saranno di buona e solida costruzione e secondo i migliori modelli. Dovranno inoltre soddisfare a tutte le condizioni che saranno prescritte dall'Amministrazione pei veicoli destinati alle varie specie di trasporti sulle ferrovie, ed essere costantemente mantenuti in buono stato e rinnovati ogniqualvolta ne sia riconosciuto l'uso pericoloso e sconveniente.

Il numero delle macchine e quello dei veicoli in servizio tanto per le persone, quanto pel bestiame o per le merci dovrà essere sufficiente a tutti i bisogni, non che a promuovere il maggior movimento possibile.

Art. 68.

Le caldaie delle locomotive saranno assoggettate alle prova di resistenza indicate dalle buone regole dell'arte.

Art. 69.

Le vetture dei viaggiatori saranno di tre classi; il Governo però si riserva il diritto di prescrivere, sentita la Società, l'attuazione di tariffe differenziali da punto a punto intermedio per facilitare il movimento sulle ferrovie delle classi meno agiate.

Le dette tre classi saranno tutte coperte e chiuse a vetri, si potranno stabilire vetture miste, i di cui compartimenti abbiano le condizioni delle classi a cui appartengono, come pure si dovranno adottare le così dette vetture di lusso a salone ed a *coupé*, le quali riuniranno tutti quei migliori perfezionamenti e comodità che saranno dall'Amministrazione governativa considerati di qualche utilità in siffatte specie di vetture.

Il Governo potrà esigere che uno o più compartimenti di ogni classe sia riservato in ciascun treno alle donne che viaggiano sole. Potrà pure anche esigere che siano lasciati in ciascuna specie di vetture fra un compartimento e l'altro delle apposite aperture a spiatoi, e che siano adottati tutti quegli altri trovati e perfezionamenti che saranno per essere riconosciuti convenienti all'intento di facilitare la sorveglianza per parte dei guarda-convogli e di impedire qualunque attentato contro la sicurezza dei viaggiatori.

Nei convogli diretti per viaggiatori, quando se ne riconosca il bisogno,

ART. 67.

Les locomotives, les voitures de voyageurs, les chars (trucks) et wagons de toutes sortes, seront d'une bonne et solide construction, conforme aux meilleurs modèles. Ils devront, en outre, répondre à toutes les conditions prescrites par l'Administration au sujet des véhicules destinés aux différentes espèces de transports sur les chemins de fer; ils seront constamment maintenus en bon état, et renouvelés toutes les fois que leur usage sera reconnu dangereux ou peu convenable.

Le nombre des machines et celui des véhicules en service, tant pour les voyageurs que pour le bétail et les marchandises, devra suffire à tous les besoins et même au développement du plus grand mouvement possible.

ART. 68.

Les chaudières des locomotives seront assujetties aux épreuves de résistance indiquées par les bonnes règles de l'art.

ART. 69.

Les voitures de voyageurs seront de trois classes, mais le Gouvernement se réserve le droit de prescrire, la Société entendue, des tarifs différentiels d'un point intermédiaire à un autre, afin de faciliter le mouvement sur le chemin de fer aux classes les moins aisées.

Les trois classes susdites seront toutes couvertes et fermées à vitres; on pourra établir des voitures mixtes dont les compartiments seront appropriés aux classes auxquelles ils appartiendront. On devra également adopter les voitures dites *de luxe*, à salon et à coupe, lesquelles réuniront tous les perfectionnements et toutes les commodités que l'Administration jugera de quelque utilité dans ce genre de voitures.

Le Gouvernement pourra exiger qu'un ou plusieurs compartiments de chaque classe soit réservé, dans chaque train, aux dames voyageant seules. Il pourra également prescrire que, entre un compartiment et l'autre, dans chaque espèce de voitures, il soit ouvert un guichet ou *vasistas*, et enfin demander l'adoption de tous les perfectionnements qui seront reconnus convenables à l'effet de faciliter la surveillance de la part des gardiens, et d'empêcher tout attentat contre la sécurité des voyageurs.

Dans les convois directs destinés aux voyageurs, on devra comprendre,

dovrà comprendersi un vagone a lutuno costrutto e foggiato secondo migliori modelli che si conoscono.

Art. 70.

La Società sarà pure tenuta a far costruire e tener sempre a disposizione dei Principi della reale Famiglia e di quegli oltre personaggi distinti che dovessero viaggiare sulle ferrovie sociali, e che gli venissero all' occasione indicati dal Governo, un treno speciale composto di due vetture almeno e d'un carro a bagagli, fabbricati e disposti con quell'eleganza e lusso addicevoli all'uso cui sono destinati. Il carro o bagagli, munito di freno, sarà disposto in modo da poter accogliere convenientemente le persone di servizio.

Art. 71.

Sarà la Società sottoposta al controllo ed alla sorveglianza dell'Amministrazione per tutto ciò che riflette la manutenzione e le riparazioni delle ferrovie e loro dipendenze, la manutenzione del materiale, il servizio dell'esercizio, le operazioni commerciali e gl'introiti, e tenuta ad uniformarsi alle disposizioni, ai regolamenti emanati e da emanarsi concernenti il controllo e la sorveglianza anzidetta, ed il modo di effettuarli.

Tutte le spese che deriveranno dall' esecuzione delle misure prescritte dai detti regolamenti sono a carico della Società.

La Società si dichiara tenuta a sottomettere all' approvazione del Governo i regolamenti relativi al servizio ed all'esercizio delle linee che le sono concesse.

Sulle proposte della Società il Ministero dei Lavori pubblici determinerà il numero odierno delle corse, gli orari dei convogli per i viaggiatori e le merci, la minima e la massima velocità dei convogli medesimi e la durata del tragitto.

Art. 72.

Per tutta la durata della concessione la Società dovrà conservare in buono stato tutte le linee che le sono concesse ed ogni loro dipendenza, ampliare, ove occorra, le arcedellestazioni, i fabbricati esistenti e costrurne dei nuovi; aggiungere vie, scambi, piatteforme e quanto insomma il biso-

si le besoin en est reconnu, un wagon lieux-d'aisances, construit et disposé suivant les meilleurs modèles connus.

ART. 70

La Société aura aussi l'obligation de faire construire, et de tenir à la disposition des Princes de la Famille royale et de tous autres personnages distingués, voyageant sur les Chemins de fer de la Société, et désignés, à l'occasion, par le Gouvernement, un train spécial composé d'au moins deux voitures et d'un wagon à bagages, bâtis et disposés avec toute l'élégance et le luxe qui conviennent à leur destination. Le wagon aux bagages, garni de freins, sera aménagé de manière à pouvoir transporter convenablement les domestiques desdits princes et personnages.

ART. 71.

La Société sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations des chemins de fer et de leurs dépendances, la construction du matériel, le service de l'exploitation, les opérations commerciales et les revenus. La Société devra se conformer aux dispositions et aux règlements, arrêtés ou à faire, au sujet du contrôle et de la surveillance ci-dessus, et du mode de les exercer.

Tous les frais occasionnés par l'exécution des mesures prescrites par lesdits règlements sont à la charge de la Société.

La Société se reconnaît obligée à soumettre à l'approbation du Gouvernement les règlements relatifs au service et à l'exploitation des lignes à elle concédées.

Sur la proposition de la Société, le Ministère des Travaux publics déterminera le nombre journalier des trains, l'horaire des convois pour les voyageurs et pour les marchandises, la vitesse *minima* et *maxima* desdits convois, et la durée du trajet.

ART. 72

Pendant toute la durée de la concession, la Société devra conserver en bon état les lignes qui lui sont concédées et leurs dépendances quelconques, augmenter au besoin les aires des stations et les bâtiments existants, et en bâtir de nouveaux, ajouter des voies, des changements, des

gno d'un regolare comodo e ben ordinato servizio saranno per richiedere, tenerle fornite di tutto il materiale mobile occorrente ed esercitarle lodevolmente.

Tutte queste spese così ordinarie, come straordinarie sono a carico della Società.

Art. 73.

Oltre alla sorveglianza ordinaria l'Amministrazione potrà delegare, ognora che lo stimi opportuno, uno o più Commissari straordinari per riconoscere e constatare lo stato delle ferrovie e loro dipendenze e del materiale fisso e mobile.

Venendosi a riconoscere, sia dal Commissario ordinario preposto al controllo e sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie, come dai Commissari straordinari, non adempiute in tutto od in parte le condizioni prescritte nel presente Capitolato per ciò che riflette il detto esercizio e le sue dipendenze, ed ai difetti rilevati non rimediando la Società nel tempo fissato dal Ministero dei lavori pubblici, potrà questi provvedervi d'ufficio a maggiori spese della Società medesima.

Art. 74.

La sorveglianza esercitata dall'Amministrazione superiore finchè l'annuo prodotto non raggiunga il limite necessario per sgravare il Governo del pagamento di qualsivoglia sovvenzione chilometrica si estenderà anche a riconoscere se il servizio venga regolarmente eseguito da un personale sufficiente e capace tanto nelle stazioni quanto lungo la via, ed occorrendo, l'Amministrazione superiore potrà prescrivere, sentita la Società, quegli aumenti e cambiamenti nel personale medesimo, quelle disposizioni e modificazioni negli ordini di servizio e nelle tariffe che sieno richieste dallo scopo di favorire un maggior movimento ed un aumento nel prodotto, o sentita, ben s'intende, la Società.

plaques tournantes, enfin tout ce que peut exiger un service bien ordonné, et tenir toutes les lignes munies du matériel roulant nécessaire pour les exploiter convenablement.

Tous ces frais d'entretien, ordinaire et extraordinaire, sont à la charge de la Société.

ART. 73.

En dehors de la surveillance ordinaire, l'Administration de l'État pourra déléguer, quand elle le jugera opportun, un ou plusieurs Commissaires extraordinaires, pour reconnaître et constater l'état des chemins de fer et de leurs dépendances, ainsi que du matériel fixe ou roulant.

Si le Commissaire ordinaire, préposé au contrôle et à la surveillance de l'exploitation des chemins de fer, ou les Commissaires extraordinaires, comme dessus, venaient à reconnaître que les conditions portées par le présent Cahier des charges, en ce qui concerne ladite exploitation et ses dépendances, ne sont pas exécutées dans toutes leurs parties, et si la Société ne faisait pas droit aux réclamations formulées par eux, dans le délai fixé par le Ministère, il y serait pourvu d'office aux frais de la Société elle-même.

ART. 74.

La surveillance exercée par l'Administration supérieure jusqu'au jour où le produit annuel atteindra la limite nécessaire pour exonérer le Gouvernement du payement de toute subvention kilométrique, devra s'étendre aussi à constater si le service est fait régulièrement par un personnel suffisant et capable, aussi bien dans les stations que le long de la voie, et si le besoin s'en fait sentir, l'Administration pourra prescrire, la Société entendue, toutes augmentations ou changements dans le personnel même, et arrêter toutes modifications et dispositions dans l'ordre du service et dans les tarifs, qui seraient reconnues nécessaires, à l'effet de favoriser un plus grand développement du trafic et une augmentation du produit.

TITOLO IV

Collaudazione. — Riscatto della strada; — sua riversibilità allo Stato e decadenza.

Art. 75.

Compiute le diverse linee contemplate nella presente concessione, il Governo ne farà eseguire la collaudazione generale per mezzo de' suoi delegati ed in contraddittorio di altri delegati della Società, e ciò allo scopo di riconoscere se siano state adempiute le prescrizioni di questo Capitolato.

La collaudazione di cui sovra si riferirà a tutte le opere costituenti il corpo stradale, l'armamento della via, le stazioni, le case cantoniere, di guardia ed altri edifizi accessorii, il materiale fisso e mobile.

Art. 76.

Se all'epoca della collaudazione si trovassero mancanze o difetti contro le prescrizioni di questo Capitolato, la Società dovrà tosto rimediarvi; ove la medesima non vi si prestasse o lo facesse in modo incompleto, vi supplirà il Governo a spese di essa, compensandosi degli sborsi fatti, sui primi prodotti della strada, che a tal uopo potrà far esigere esso medesimo.

Art. 77.

Dopo il periodo di trent'anni dalla data della promulgazione della Legge d'approvazione della presente Convenzione, il Governo avrà in qualunque tempo la facoltà di riscattare la concessione di che si tratta, dovrà però darne avviso alla Società un anno prima di far uso del diritto di riscatto.

Il prezzo di riscatto sarà regolato come segue:

Si terranno a calcolo gli utili netti ottenuti dalla Società sui prodotti delle strade e sulla sovvenzione governativa nel corso di cinque anni precedenti quello in cui si vorrà effettuare il riscatto,

Si dedurranno le due minori annate e si stabilirà il medio prodotto netto delle altre tre annate;

TITRE IV.

Réception des travaux. — Rachat du chemin; — sa reversibilité à l'État. — Déchéance.

Art. 75.

Lorsque les différentes lignes qui font l'objet de la présente concession seront terminées, le Gouvernement fera procéder à leur réception générale au moyen de ses délégues, et contradictoirement avec les délégués de la Société, et cela à l'effet de reconnaître si les prescriptions du présent Cahier des charges ont toutes été remplies.

La réception dont il s'agit embrassera tous les ouvrages constituant le corps du chemin, l'armement de la voie, les stations, les maisons des cantonniers, de garde, et autres édifices accessoires, ainsi que le matériel fixe et roulant.

Art. 76.

Si, à l'époque de la réception des travaux, on constatait des contraventions ou des défauts dans l'exécution de ce qui est prescrit par le présent Cahier des charges, la Société devra y pourvoir aussitôt, et si elle retardait d'y faire droit, ou ne le faisait que d'une manière incomplète, le Gouvernement y suppléera aux frais de la Société, en se couvrant de ses déboursés sur les premiers produits du chemin, qu'il pourra, à cet effet, faire recouvrer lui-même.

Art. 77.

La période de trente années écoulée, à partir de la date de la promulgation de la Loi qui approuvera la présente Convention, le Gouvernement aura en tous temps la faculté de racheter la concession dont il s'agit, mais il devra en donner avis à la Société une année avant de faire usage du droit de rachat.

Le prix de ce rachat sera réglé comme suit:

On tiendra compte des bénéfices nets réalisés par la Société sur les produits des chemins et sur la subvention du Gouvernement pendant le laps des cinq années qui auront précédé l'année du rachat;

On déduira le produit des deux années le moins favorisées, et l'on établira le produit moyen net des trois autres années;

Questo medio prodotto netto formerà l'ammontare di un'annua rendita che sarà pagata dal Governo alla Società per tutti gli anni che ancora mancheranno a compiere la durata della concessione.

La Compagnia avrà inoltre diritto di avere dal Governo, entro tre mesi dall'epoca del riscatto, il rimborso delle somme che le dovrebbero essere pagate al termine della concessione, a mente dell'articolo 79.

Art. 78.

Se il Governo non riscatta la concessione prima della scadenza dei novantanove anni, pel fatto solo di tale scadenza esso entrerà in possesso della strada ferrata e sue dipendenze, surrogando la Società in tutti i suoi diritti e nel pieno godimento di tutti i prodotti ed utili qualsiansi dalla strada medesima a come se essa fosse stata costrutta dal Governo.

La Società sarà tenuta di rimettergli in buono stato di manutenzione la strada di ferro ed ogni sua dipendenza immobile di qualsivoglia natura, come sarebbero i fabbricati delle stazioni, officine e magazzini, case di guardia, le barriere, la chiusura delle vie, i binari, le piatteforme, serbatoi d'acqua, grue idrauliche, macchine fisse, ed in generale tutti gli altri oggetti immobili non destinati in modo distinto e speciale al servizio dei trasporti.

Se durante i cinque ultimi anni precedenti la scadenza naturale della concessione la Società non si porrà in grado di soddisfare esattamente al disposto dell'articolo precedente, il Governo avrà diritto di sequestrare il prodotto della strada e valersene per far eseguire d'ufficio i lavori che rimanessero imperfetti.

Art. 79.

Gli oggetti mobili, come macchine di locomozione, carri, vagoni, vetture d'ogni specie, mobili ed utensili delle stazioni, di tutto ciò insomma che non forma corpo colla strada ferrata e non è infisso al suolo, come le ruotaie e l'altro materiale fisso, saranno rilevati dal Governo, purchè e riconosciuti servibili all'esercizio od alla manutenzione della strada e pagati a prezzo d'estimo nei tre mesi successivi alla consegna.

Il Governo rileverà pure a prezzo d'estimo il combustibile, olii, grassumi ed altri oggetti ed approvvigionamenti che si trovassero nei

Ce produit moyen ne formera le montant d'une rente annuelle que le Gouvernement payera à la Société pendant tout le temps qui manquera à parfaire la durée de la concession.

La Compagnie aura, en outre, le droit d'obtenir du Gouvernement, dans les trois mois qui suivront le rachat, le remboursement des sommes qui devront lui être payées aux termes de la concession et suivant l'art. 79 ci-après.

Art. 78.

Si le Gouvernement ne rachète pas la concession avant l'échéance de la quatre-vingt-dix-neuvième année, par le fait seul de cette échéance il entrera en possession du chemin de fer et de ses dépendances, en se substituant à la Société dans tous ses droits et dans la pleine jouissance de tous les produits et bénéfices quelconques, comme si ledit chemin de fer avait été construit par le Gouvernement.

La Société sera tenue de lui remettre, en bon état de conservation, le chemin de fer et toutes ses dépendances immobilières de toute nature, tels que bâtiments des stations, ateliers, magasins, maisons de garde, barrières, clôtures de la voie, rails, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, et, en général, tous les objets immobiliers qui ne sont pas destinés d'une manière distincte et spéciale au service des transports.

Si, pendant les cinq dernières années précédant l'échéance naturelle de la concession, la Société ne se mettait pas en mesure de remplir exactement les dispositions de l'article ci-dessus, le Gouvernement aura le droit de séquestrer le produit du chemin et de s'en servir pour faire procéder d'office aux travaux qui resteraient imparfaits.

Art. 79.

Les objets du mobilier, tels que machines, locomotives, chars (trucks), wagons, voitures de toute espèce, meubles et ustensiles des stations, toute chose, enfin, qui ne fait pas corps avec le chemin et qui n'est pas fixée au sol, comme le sont les rails et autre matériel fixe, seront repris par le Gouvernement et payés à prix d'experts dans les trois mois qui suivront la remise, pourvu qu'ils soient reconnus en bon état de service pour l'exploitation du chemin de fer.

Le Gouvernement rachètera aussi, à prix d'estimation, le combustible, les huiles, les graisses et autres articles d'approvisionnement qui se trou-

magazzini della Società alla suddetta epoca della scadenza, limitatamente però a quella quantità che si riconoscerà sufficiente all'esercizio ed alla manutenzione della strada per mesi sei.

Art. 80.

Se nei periodi fissati dalla Convenzione per l'ultimazione delle diverse linee concesse la Società non avesse ultimati i lavori, o non si trovasse in grado di attuare l'esercizio, ovvero che avesse lasciate inadempiute altre condizioni della concessione, s'intenderà di pieno diritto decaduta dalla concessione medesima, senza che occorra alcuna dichiarazione o costituzione in mora.

In tal caso la porzione della cauzione che non fosse per anco stata restituita ed il valore dei terreni delle opere d'arte sino all'ammontare dell'intiera cauzione medesima, s'intenderanno di pieno diritto passati in proprietà dello Stato.

In questa circostanza il Governo provvederà al proseguimento ed al compimento della strada e delle opere tutte che fossero rimaste imperfette; osservando le prescrizioni degli articoli 211, 212 et 213 della legge sull'organizzazione delle opere pubbliche in data 20 novembre 1859.

Art. 81.

Se, compiuta ed aperta al pubblico qualche sezione delle strade ferrate o tutta intiera la rete concessa, l'esercizio di essa venga ad interrompersi su qualche punto senza che la Società vi provveda immediatamente, o se l'esercizio medesimo venga eseguito con gravi e ripetute irregolarità, l'Amministrazione superiore prenderà a spese e risclio della Compagnia le misure necessarie per assicurare provvisoriamente il ristabilimento regolare e sicuro del servizio.

Art. 82.

Se, dopo scorsi tre mesi dall'organizzazione del servizio provvisorio di cui nel precedente articolo, la Società non abbia giustificati i mezzi di riprendere l'esercizio in condizione normale, essa decadrà dalla concessione e si procederà, nel modo superiormente stabilito pel caso della decadenza pronunziata, per non aver compiuta ed aperta all'esercizio la strada ferrata di cui si tratta nel tempo prescritto.

veraient dans les magasins de la Société à ladite époque d'échéance, mais en se bornant aux quantités qui seront reconnues suffisantes pour l'exploitation et l'entretien du chemin pendant six mois.

Art. 80.

Si la Société n'avait pas terminé les travaux, aux époques fixées par la Convention, pour l'achèvement des différentes lignes concédées, et ne se trouvait pas en mesure d'en entreprendre l'exploitation, ou bien si elle avait laissé en défaut d'autres conditions de la concession, elle sera considérée comme déchue de la concession même, sans qu'il y ait besoin d'aucune autre déclaration ou mise en demeure

En ce cas, la portion du cautionnement qui n'aurait pas encore été restituée, ainsi que la valeur des terrains et des ouvrages d'art, jusqu'à concurrence du montant total dudit cautionnement, deviendront de plein droit la propriété de l'État.

En cette circonstance, le Gouvernement pourvoira à la continuation des travaux et à l'achèvement du chemin de fer et de tous les ouvrages restés imparfaits, conformément aux prescriptions des articles 211, 212 et 213 de la Loi sur l'organisation des travaux publics, datée du 20 novembre 1859.

Art. 81.

Si, après avoir terminé et livré à la circulation quelques sections du chemin de fer ou le réseau tout entier concédé par la présente, l'exploitation se trouvait interrompue sur un point quelconque, sans que la Société y pourvût immédiatement, ou si l'exploitation même donnait lieu à des irrégularités graves et répétées, l'Administration supérieure prendra, aux frais, risques et périls de la Société, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le rétablissement régulier et la sécurité du service.

Art. 82.

Si, au bout de trois mois de l'organisation provisoire du service dont il s'agit dans le précédent article, la Société ne justifiait pas des moyens de reprendre l'exploitation dans les conditions normales, elle sera déchue de la concession, et l'on procédera, dans les formes établies ci-dessus, pour le cas de déchéance prononcée, pour n'avoir pas terminé et ouvert à la circulation dans le temps prescrit les chemins de fer dont il s'agit,

Art. 83.

Le disposizioni degli articoli 80, 81 e 82 che precedono non saranno applicabili e la decadenza non avrà luogo pel caso in cui la Società comprovasse regolarmente di non aver adempiuto ai suoi obblighi in seguito a circostanze prodotte da forza maggiore.

TITOLO V.

Tariffe e condizioni relative al trasporto dei Viaggiatori e delle merci.

Art. 84.

Per indennizzare la Società dei lavori e delle opere che essa assume in adempimento della presente concessione, e sotto la espressa riserva e condizione che ne adempierà esattamente tutti gli obblighi, le viene accordata, per tutto il periodo della concessione stessa, l'autorizzazione di riscuotere le tasse di trasporto in base di quelle medesime tariffe in vigore sulle strade ferrate dello Stato, salvo le eccezioni di cui parlasi in questo titolo medesimo

Queste medesime tariffe saranno applicate alle sezioni e tronchi che venissero aperti prima dell'ultimazione dell'intiera linea.

La Società ed il Governo potranno, per ulteriori accordi nei limiti delle tariffe suddette, formare delle tariffe definitive allo scopo di adottare, riguardo ad esse, un sistema uniforme per le varie reti di strade ferrate che comunicano fra di loro.

Art. 85.

L'applicazione delle tariffe si farà parimente colle stesse norme fissate per le dette strade ferrate dello Stato e sotto l'osservanza di un regolamento proposto dai concessionari ed approvato dal Governo.

Resta pure proibito, senza l'accennata autorizzazione, di fare facilitazioni e convenzioni speciali con spedizionieri ed impresari di trasporti.

Art. 83.

Les dispositions des articles 80, 81 et 82 ci-dessus ne seront point applicables, et la déchéance ne sera pas prononcée dans le cas où la Société prouverait régulièrement avoir été empêchée de remplir ses engagements par suite de circonstances de force majeure.

TITRE V.

Tarifs et conditions relatives au transport des Voyageurs et des marchandises.

Art. 84.

Pour indemniser la Société des travaux et des ouvrages qu'elle va entreprendre conformément à la présente concession, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, il lui est accordé, pour toute la période de la concession même, l'autorisation de percevoir les prix de transport d'après les mêmes tarifs en vigueur sur les chemins de fer de l'État, sauf les exceptions dont il sera parlé ci-après.

Ces mêmes tarifs seront appliqués aux sections et aux tronçons qui seraient livrés à la circulation avant l'achèvement de la ligne entière.

La Société et le Gouvernement pourront s'entendre ultérieurement, dans les limites des tarifs susdits, pour former des tarifs définitifs, en adoptant à ce sujet un système uniforme pour les différents réseaux de chemins de fer communiquant les uns avec les autres.

Art. 85.

L'application des tarifs se fera également d'après les mêmes règles établies pour lesdits chemins de fer de l'État, et en se conformant à un règlement proposé par les concessionnaires et approuvé par le Gouvernement.

Il est interdit à la Société d'accorder des facilités et des conventions spéciales à tout expéditionnaire ou entrepreneur de transports sans une autorisation du Gouvernement.

Art. 86.

Le spese accessorie, come sono quelle di caricamento, deposito e magazzinaggio nelle stazioni della strada ferrata e luoghi attinenti, e relativi diritti di sosta, saranno fissati con regolamento speciale da sottoporsi all'approvazione dell'Amministrazione superiore

Art 87

Le tariffe ed i regolamenti di cui negli articoli precedenti dovranno rimanere costantemente affissi in tutte le stazioni tanto principali quanto secondarie, ed in luogo in cui possano essere facilmente veduti da ognuno. E quando vi siano portate variazioni dovranno essere pubblicate di nuovo.

Per le variazioni di tariffa le nuove pubblicazioni dovranno precedere almeno di quindici giorni l'epoca in cui verranno messe in attività.

Art 88.

Mercè le percezioni dei diritti e coi prezzi stabiliti colle adottate tariffe, e sotto la osservanza dei precetti contenuti negli articoli di questo capo, la Compagnia contrae l'obbligo di eseguire costantemente, con esattezza, prontezza, e senza concedere preferenze a chicchessia, il trasporto dei viaggiatori, del bestiame, delle derrate, mercanzie e materie d'ogni natura che le saranno consegnate, salve le eccezioni stabilite nelle citate tariffe dello Stato.

Art. 89

Se non intervengano circostanze speciali, ogni convoglio ordinario e regolare di viaggiatori dovrà contenere un numero sufficiente di vetture d'ogni classe pel servizio dei viaggiatori che si presenteranno negli uffizi della stazione

Art 90.

Ogni sotterfugio tendente a defraudare la Società delle tasse che le sono dovute pei trasporti, ogni tentativo di viaggiare, senza pagare tutta o parte della tassa, nelle carrozze della Società; ogni falsa dichiarazione della qualità o del peso di una merce; ogni agglomerazione in un' unica

ART. 86.

Les frais accessoires, tels que ceux du chargement, de l'entrepôt et du magasinage dans les stations des chemins de fer et de leurs annexes et les droits de garde, seront fixés par un règlement spécial qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

ART. 87.

Les tarifs et les règlements dont il est parlé dans les précédents articles devront rester constamment affichés dans toutes les stations principales ou secondaires, de manière à pouvoir être facilement consultés par tout le monde. En cas de modifications, lesdits tarifs et règlements devront être publiés et affichés à nouveau.

En cas de changement des tarifs, la nouvelle publication devra précéder au moins de quinze jours l'époque de leur mise en vigueur.

ART. 88.

Moyennant la perception des droits et des prix établis par les tarifs adoptés, et en se conformant aux prescriptions contenues dans le présent chapitre, la Compagnie contracte l'engagement d'exécuter constamment, avec exactitude et promptitude, et sans accorder de préférence à personne, le transport des voyageurs, du bétail et des marchandises et denrées de toute nature qui lui seront remises, sauf les exceptions portées par lesdits tarifs de l'Etat.

ART. 89.

A moins de circonstances spéciales, chaque train ordinaire et régulier de voyageurs devra comprendre un nombre suffisant de voitures de toutes classes pour le service des voyageurs qui se présenteraient aux bureaux de la station.

ART. 90.

Tout subterfuge tendant à tromper la Société sur les prix de transport qui lui sont dus, toute tentative de voyager dans les voitures de la Société sans en payer le prix, toute fausse déclaration dans la qualité ou dans le poids d'une marchandise, tout groupement en une seule expé-

spedizione di articoli appartenenti a classe diverse, o diretta a persone diverse, darà diritto alla Società di esigere il pagamento del triplo della somma della quale si è tentato di defraudare la Società stessa.

Queste disposizioni saranno inserite nella tariffa a stampa della Società.

Art. 91.

In caso di straordinaria carestia di viveri, il Governo avrà diritto d'imporre una riduzione sulle tasse di trasporto delle derrate alimentari fino alla metà del massimo portato dalle tariffe.

Art. 92.

Ai trasporti di persone e di oggetti per conto del Governo sulle ferrovie concesse alla Società sarà applicata la seguente tariffa speciale:

GRANDE VELOCITÀ.

1° *Militari, marinai, loro assimilati, e carabinieri reali.*

Per ogni posto, in vettura di 1ª classe L. 0,025 al chilom.
» Id. » 2ª id. » 0,018 id.
» Id. » 3ª id. » 0,0125 id.

Le famiglie dei detti militari, marinai, carabinieri, in occasione di cambio di residenza per ragione di servizio, avranno diritto alla riduzione della metà sui prezzi di tariffa;

2° Per ogni tonnellata di bagaglio, divisibile da 10 in 10 chilogrammi, L. 0,20 al chilometro;

Per un cavallo in vagone-scuderia, L. 0,12 al chilometro;
Per un cavallo in vagone-bestiame, » 0,06 ½ id.
Per una vettura a due ruote » 0,15 id.
Id. » a quattro ruote » 0,25 id.

3° *Doganieri, guardie di pubblica sicurezza e indigenti*, in vetture di terza classe, L. 0,025 per posto e per chilometro;

4° *Detenuti ed agenti di scorta* da trasportarsi in uno speciale com-

dition d'articles appartenant à des classes différentes, ou adressés à diverses personnes, donneront le droit à la Société d'exiger le payement du triple de la somme dont on aura cherché à la tromper.

Ces dispositions seront insérées au tarif imprimé de la Société.

ART. 91.

En cas de disette extraordinaire, le Gouvernement aura le droit d'imposer une réduction sur les prix de transport des denrées alimentaires, réduction qui pourra atteindre la moitié du maximum porté par le tarif.

ART. 92.

Le transport des personnes et des objets, pour le compte du Gouvernement, sur les chemins de fer concédés à la Société, se fera d'après le tarif suivant :

GRANDE VITESSE.

1° *Militaires, marins, leurs assimilés et carabiniers royaux.*

Pour chaque place, dans les voitures de 1re classe, fr. 0,025 par kilom.
» » 2e » » 0,018 »
» » 3e » » 0,0125 »

Les familles desdits militaires, marins, carabiniers, voyageant par suite d'un changement de résidence, pour motif de service, auront droit à la réduction de la moitié sur les prix du tarif;

2° Pour chaque tonne de bagages, divisibles par dizaines de kilogrammes. . . . fr. 0,20 par kilom.
Pour un cheval dans les wagons-écuries . . . . » 0,12 »
Pour un cheval dans les wagons à bétail . . . . » 0,06 ¼ »
Pour une voiture à 2 roues. . . . . » 0,15 »
» 4 » . . . . » 0,25 »

3° *Douaniers, gardes de la sûreté publique, indigents*, dans des voitures de 3e classe, fr. 0,025 par place et par kilomètre;

4° *Détenus et agents servant d'escorte*, transportés dans un compar-

partimento di vetture di terza classe, per ogni posto, L. 0,025 al chilometro;

Qualora il Governo fornisca alla Compagnia apposite vetture cellulari, essa dovrà trasportarle, se cariche, mediante il semplice pagamento dei prezzi dei posti occupati dai detenuti e dagli agenti di scorta, e gratuitamente se vuote;

La pulizia, l'illuminazione e l'ingrassamento delle vetture cellulari sono a carico della Società durante il tempo in cui queste rimangono sulle sue linee;

5° Il numerario di qualunque specie sarà tassato in ragione di centesimi 25 per ogni migliaio di lire per i primi 140 chilom., e pel di più, un centesimo per ogni dieci chilometri;

6° Nei sovra indicati prezzi non è compresa l'imposta del decimo.

PICCOLA VELOCITÀ.

7° Materiali d'artiglieria, vettovaglie ed ogni altro oggetto di spettanza dell'Amministrazione della Guerra e della Marina, tabacchi, sali, ed altri generi di privativa demaniale, L. 0,06 per tonnellata e per chilometro, coll'aggiunta del diritto fisso di L. 0,50 la tonnellata per ogni operazione di carico e di scarico effettuato dalla Compagnia;

8° Per ogni cavallo o mulo trasportato in vagone-bestiame, L. 0,03 per chilometro;

9° I carri sì a due che a quattro ruote e gli affusti da cannone saranno tassati in ragione di centesimi 8 ciascuno e per chilometro se vuoti; ed in ragione di centesimi 12 pure per chilometro se i carri contengono materiali da guerra e gli affusti si trovano provvisti di cannoni;

10° Alle polveri ed alle altre munizioni da guerra che non venissero trasportate sui carri d'artiglieria sarà applicata la tariffa di L. 0,075 per tonnellata e per chilometro, coll'aggiunta del diritto fisso sovra stabilito per le operazioni di carico e scarico;

11° Qualora pel trasporto delle polveri e munizioni da guerra fossero

timent spécial d'une voiture de 3e classe, fr. 0,025 par place et par kilomètre.

Dans le cas où le Gouvernement fournirait à la Compagnie des voitures cellulaires spéciales, elle devra les transporter gratuitement, si elles sont vides, ou moyennant le simple payement du prix des places occupées par les détenus et par les hommes d'escorte, si elles sont chargées.

Le nettoyage, l'éclairage et le graissage des voitures cellulaires sont à la charge de la Société pendant tout le temps que ces voitures restent sur ses lignes ;

5° Le numéraire de toute espèce sera taxé à raison de 0,25 centimes pour 1,000 francs, pour les 140 premiers kilomètres, et, pour le surplus de la route, à 1 centime par 10 kilomètres;

6° Dans les prix indiqués ci-dessus ne se trouve pas compris l'impôt du dixième.

PETITE VITESSE.

7° Matériel d'artillerie, vivres et tout autre objet appartenant à l'Administration de la Guerre ou de la Marine, tabacs, sels et autres articles de la régie, fr. 0,06 par tonne et par kilomètre, auquel prix s'ajoute le droit fixe de fr. 0,50 par tonne pour toute opération de chargement et de déchargement effectuée par la Compagnie;

8° Pour chaque cheval ou mulet, transporté en wagon à bétail, fr. 0,03 par kilomètre,

9° Les chariots à deux ou à quatre roues et les affûts de canon seront taxés à raison de 0,08 cent. par pièce et par kilomètre, s'ils sont vides; et à raison de 0,12 cent. par kilomètre, si les chariots contiennent du matériel de guerre, ou si les affûts sont pourvus de leurs canons;

10° Les poudres et autres munitions de guerre qui ne seraient pas transportées sur des chariots de l'artillerie seront soumises au tarif de L. 0,075 par tonne et par kilomètre, plus le droit fixe établi ci-dessus pour les opérations de chargement et de déchargement;

11° Si le transport des poudres et des munitions de guerre exigeait des

necessari convogli speciali, la Compagnia avrà diritto ad un maggior prezzo da convenirsi.

Disposizioni comuni ai due mezzi di trasporto

12° Il Governo stabilirà con apposito regolamento, sentita la Società, i titoli giustificativi, mediante i quali i trasporti fruiranno della sovra indicata tariffa speciale, come pure le norme e le cautele da osservarsi nei trasporti stessi sì per quanto concerne le persone come per ciò che si riferisce al materiale ed al bestiame;

13° Se le tariffe generali che la Società è autorizzata ad applicare ai trasporti sulle linee, giusta l'articolo 84 del presente Capitolato, venissero ridotte, il Governo avrà diritto, dopo un decennio dalla data della presente concessione, di ottenere pel trasporto da eseguirsi per suo conto un ribasso sulla tariffa speciale, stabilita in quest'articolo, tenuto calcolo del ragguaglio esistente fra le suddette due tariffe.

Art. 93.

Quando il Governo avesse bisogno di spedire massa di truppa o materiali ed oggetti attinenti al servizio militare ad un punto qualsiasi della rete concessa, la Società sarà tenuta di mettere tosto a di lui disposizione tutti i mezzi di trasporto di cui essa disponga per l'esercizio della sua linea.

Art. 94.

Il servizio di posta per tutte le lettere e pei dispacci del Governo da una estremità all'altra delle linee o da punto a punto delle medesime, sarà fatto gratuitamente dalla Compagnia nel modo seguente :

1° Nei treni ordinari di viaggiatori e di mercanzie che saranno designati dall'Amministrazione superiore, la Compagnia sarà obbligata di riservare gratuitamente un compartimento speciale abbastanza vasto pei bisogni dell'Amministrazione delle Poste, destinato a riceverli, oltre alle valigie delle lettere e dei dispacci, anche l'agente postale incaricato di questo servizio;

convois spéciaux, la Compagnie aura droit à une augmentation de prix à établir de gré à gré.

Dispositions communes aux deux moyens de transport.

12° Le Gouvernement établira par un règlement spécial, la Société entendue, les titres justificatifs moyennant lesquels les transports se feront au tarif spécial ci-dessus, ainsi que les règles et les mesures de précaution à observer pour lesdits transports, tant à l'égard des personnes que pour ce qui concerne le matériel et le bétail ;

13° Si les tarifs généraux que la Société est autorisée à appliquer aux transports sur ses lignes, suivant l'art. 84 du présent Cahier des charges, subissaient une réduction, le Gouvernement aura le droit, dix ans après la date de la présente concession, d'obtenir, pour les transports exécutés à son compte, une réduction du tarif spécial établi dans cet article, en tenant compte de la différence existant entre les deux tarifs de la Société.

ART. 93.

Lorsque le Gouvernement aura besoin d'expédier des masses de troupes ou du matériel et autres objets appartenant au service militaire sur un point quelconque du réseau concédé, la Société sera tenue de mettre aussitôt à sa disposition tous les moyens de transport dont elle dispose pour le service de la ligne

ART. 94.

Le service de la poste, pour toutes les lettres et les dépêches du Gouvernement, d'une extrémité à l'autre du réseau, ou entre deux points intermédiaires, sera fait gratuitement par la Compagnie, de la manière suivante :

1° Dans les trains ordinaires de voyageurs et de marchandises que l'Administration supérieure désignera, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial assez vaste pour le service des postes, et destiné à recevoir, outre la malle des lettres et des dépêches, l'agent postal chargé de ce service ;

2° Se il volume delle valigie di posta o le circostanze del servizio rendessero necessario l'impiego di vetture speciali, avvenendo se l'Amministrazione delle poste volesse stabilire degli uffici postali ambulanti, la Compagnia sarà obbligata di fare il trasporto con qualsivoglia treno ordinario, sia d'andata che di ritorno, anche di questi veicoli, i quali dovranno essere costrutti e mantenuti a spese della Società mediante il rimborso da convenirsi d'accordo. Questi vagoni saranno eseguiti secondo i modelli che saranno forniti dall'Amministrazione delle poste.

3° L'Amministrazione delle poste non potrà esigere alcun cambiamento nè negli orari, nè nel corso o fermate dei convogli ordinari. Se essa verrà servirsi di un treno speciale che corra con velocità ordinaria ed anche eccezionale, la Società non potrà rifiutarsi, ma in questo caso la medesima verrà compensata delle spese che saranno determinate di buon accordo o a giudizio di periti.

4° Quando l'Amministrazione delle poste domandi un convoglio speciale, la Compagnia avrà diritto d'aggiungervi vetture per viaggiatori d'ogni classe e vagoni pel trasporto di merci a grande velocità, a suo proprio profitto, purchè il servizio postale non sia pregiudicato.

5° Il peso delle vetture pel servizio delle poste non potrà col carico eccedere quattro mila chilogrammi, per un peso maggiore, sino agli otto mila chilogrammi, l'Amministrazione stessa pagherà in ragione di tariffa generale, oltre agli otto mila chilogrammi la Compagnia non sarà obbligata al trasporto.

6° Finchè non è compiuto interamente lo sviluppo delle linee concesse, dovrà la Società prestarsi a trasportare gratuitamente sui tronchi anticipatamente messi in esercizio coi convogli ordinari le vetture del corriere montate sui *trucks*, che saranno pure forniti gratuitamente.

7° Nelle stazioni in cui l'Amministrazione delle poste lo giudicherà necessario, la Compagnia dovrà cederle per un prezzo da stabilirsi d'accordo od a giudizio dei periti, l'uso di un locale sufficiente per ufficio postale o per deposito delle valigie opportunamente collocato, purchè non comprometta il servizio della Società e non la obblighi a costruzioni o lavori speciali.

2° Si le volume des malles de la poste ou les circonstances du service rendaient nécessaire l'emploi de voitures spéciales, ou bien si l'Administration des postes voulait établir des bureaux ambulants, la Compagnie serait obligée de transporter par toute espèce de trains ordinaires, aller et retour, même ces derniers véhicules, lesquels devront être construits et entretenus aux frais de la Société, moyennant un remboursement à établir d'un commun accord. Ces wagons seront construits suivant les modèles fournis par l'Administration des postes;

3° L'Administration des postes ne pourra exiger aucun changement d'horaire, ni dans la cours ou les temps d'arrêt des trains ordinaires. Si elle exige un train spécial roulant avec une vitesse ordinaire, ou même exceptionnelle, la Société ne pourra s'y refuser; mais, en ce cas, elle sera compensée de ses frais d'après un taux à établir d'un commun accord ou à dire d'expert;

4° Lorsque l'Administration des postes demandera un convoi spécial, la Compagnie aura le droit d'y ajouter des voitures pour les voyageurs de toutes classes et des wagons pour le transport des marchandises à grande vitesse, à son propre profit, pourvu que le service postal n'en éprouve aucun préjudice;

5° Le poids des voitures destinées au service des postes ne pourra excéder, charge comprise, 4,000 kilogrammes : pour un poids plus considérable, pouvant aller jusqu'à 8,000 kilogrammes, l'Administration des postes payera le surplus au prix du tarif général; au delà de 8,000 kilogrammes, la Société ne sera pas obligée au transport;

6° Jusqu'à ce que le développement total des lignes concédées soit achevé la Société devra transporter gratuitement, sur les sections livrées au fur et à mesure à la circulation, et par les convois ordinaires, les voitures du courrier montées sur des trucks également fournis gratis par la Société;

7° Dans les stations que l'Administration des postes jugera convenables, la Compagnie devra lui céder, à un prix qui sera fixé d'un commun accord, ou à dire d'expert, l'usage d'un local suffisant pour servir de bureau de poste et pour le dépôt des malles de service. Ce local sera convenablement situé, mais sans que le service de la Société en soit compromis, ni qu'elle soit astreinte à des constructions et à des travaux spéciaux;

8° L'Amministrazione delle poste rinunciando alle facoltà concessale ai numeri 1 e 6 di questo articolo, potrà invece richiedere dalla Compagnia, che i capi convoglio ricevano essi i pacchi di lettere o dispacci per consegnarli ai capi delle differenti stazioni, i quali ne faranno per parte loro consegna a quegli agenti o delegati dell'Amministrazione delle poste che saranno incaricati di venirli e ricevere nelle stazioni medesime;

9° L'Amministrazione superiore si riserva il diritto di stabilire a sue spese gli *stanti* ed apparecchi necessari per lo scambio dei dispacci a convoglio corrente, fermo che questi *stanti* ed apparecchi per la natura loro e la loro disposizione non siano d'impedimento nè di pericolo alcuno alla circolazione dei convogli, nè al servizio delle stazioni.

ART. 95.

La Società potrà trasportare gratuitamente sulle proprie linee le lettere ed i pieghi risguardanti unicamente l'amministrazione e l'esercizio delle ferrovie concesse in conformità delle leggi in vigore sulla privativa delle poste.

ART. 96.

La Società è tenuta al trasporto gratuito nelle vetture di qualunque classe dei Commissari ed altri funzionari governativi addetti alla sorveglianza delle strade, sia durante la costruzione che nel tempo dell'esercizio, degli agenti della dogana, degli ufficiali del telegrafo incaricati di visite e ricognizioni lungo le strade ferrate, nonchè degli ufficiali di posta in servizio negli uffizi ambulanti e degli altri incaricati della sorveglianza di detti uffici.

ART. 97.

La Società, previa l'approvazione del Ministero, potrà stabilire corse speciali e temporarie sulle diverse linee concesse, o da punto a punto delle medesime, ed anche diminuire per consimili corse la tariffe pel trasporto dei viaggiatori, bagagli, bestiame e merci, e ciò tanto in occasione straordinaria di feste, fiere e mercati, ecc., come in altre circostanze che fossero tenute profittevoli.

8° Cependant l'Administration des postes, renonçant aux droits qui lui sont reconnus par les paragraphes 1 et 6 de cet article, pourra demander à leur place que les chefs de convoi reçoivent eux-mêmes les paquets de lettres et les dépêches pour les remettre aux chefs des différentes stations, qui, de leur côté, en feront la remise aux agents et délégués que l'Administration des postes chargera de les venir recevoir auxdites stations.

9° L'administration supérieure se réserve le droit d'établir à ses frais les poteaux fixes (*stanti*) ou autres appareils nécessaires à l'échange des dépêches à train roulant, pourvu toutefois que ces poteaux et appareils, par leur nature et leur disposition, n'offrent aucun empêchement ni danger quelconque à la circulation des convois ni au service des stations.

ART. 95.

La Société pourra transporter gratuitement, sur ses propres lignes, les lettres et paquets concernant uniquement l'Administration et le service des chemins de fer concédés, conformément aux lois en vigueur sur le privilége des postes.

ART. 96.

La Société est tenue au transport gratuit, dans les voitures de toutes classes, des Commissaires et autres fonctionnaires publics attachés à la surveillance des routes, soit pendant la construction, soit pendant l'exploitation ; il en sera de même des agents de la douane, des employés du télégraphe chargés des visites et des reconnaissances le long des chemins de fer, ainsi que des employés de la poste de service dans les bureaux ambulants, et autres personnes chargées de la surveillance desdits bureaux.

ART. 97.

La Société pourra, avec l'approbation préalable du Ministère, établir des trains spéciaux et temporaires sur les diverses lignes concédées, ou d'un point à un autre, même avec diminution du tarif pour le transport des voyageurs, des bagages, du bétail et des marchandises, et cela, tant à l'occasion de fêtes extraordinaires, foires, marchés, etc., qu'en toutes autres circonstances où ces trains pourraient être profitables

Art. 98.

Tosto che una delle linee ferroviarie concesse si troverà congiunta ad altre ferrovie, la Società Vittorio-Emanuele dovrà concertarsi colle Amministrazioni di dette ferrovie per effettuare un servizio cumulativo, cioè direttamente, e per quanto possibile senza rinnovamenti di spedizione, i trasporti dall'una all'altra linea dei viaggiatori, dei bagagli, delle merci, sia a grande che a piccola velocità.

A tale uopo sarà cura della Società Vittorio-Emanuele, salvo l'approvazione del Governo, di concertare con le Amministrazioni delle altre ferrovie, gli orari dei convogli destinati a fare corrispondere tra loro i punti principali delle linee in servizio cumulativo, e di convenire i patti e le condizioni dell'uso reciproco del materiale mobile pel detto servizio.

Art. 99.

La Società sarà obbligata a consegnare al ministero dei lavori pubblici al principio d'ogni anno cento biglietti gratuiti da viaggiatore per ciascheduna delle classi stabilite, valevoli per una corsa di andata e di ritorno, per servirsene in favore di funzionari pubblici od altre persone che dovessero viaggiare per ragioni di servizio.

Inoltre la Società consegnerà al Ministero suddetto trenta biglietti di libera permanente percorrenza su tutta la rete delle linee concesse nelle vetture di prima classe, i quali verranno rinnovati soltanto di anno in anno.

Il Governo però dovrà a sua volta porre a disposizione degli amministratori della Società altrettanti dei succennati biglietti valevoli per tutte le strade ferrate appartenenti allo Stato.

Art. 100.

Se dopo quindici anni dalla data dell'apertura all'esercizio di tutte le linee comprese nella presente concessione il prodotto netto della ferrovia suddetta eccede il dieci per cento, sul capitale speso nella costruzione, sarà in facoltà del Governo di ordinare riduzioni di tariffa.

ART. 98.

Aussitôt qu'une des lignes des chemins de fer concédés se trouvera raccordée à une autre ligne, la Société VICTOR-EMMANUEL devra se concerter avec l'Administration de ces autres lignes, afin d'organiser un service cumulatif, et, autant que possible, sans renouveler le transport des expéditions ou des voyageurs d'une ligne sur l'autre, que ce soit à grande ou à petite vitesse.

A cet effet, la Société VICTOR-EMMANUEL aura soin, sauf l'approbation du Gouvernement, de concerter avec les Administrations des autres chemins de fer, les horaires des convois destinés à faire correspondre entre eux les points principaux des lignes en service cumulatif, et de s'entendre sur les clauses et conditions de l'usage réciproque du matériel roulant affecté audit service.

ART. 99.

La Société sera obligée de remettre au Ministère des Travaux publics, au commencement de chaque année, cent billets gratuits de voyageurs pour chacune des classes établies, valables pour un voyage, aller et retour, pour s'en servir en faveur de fonctionnaires publics ou d'autres personnes voyageant pour affaires de service.

La Société remettra, en outre, au même Ministère, trente billets de circulation permanente sur tout le réseau des lignes concédées, en voitures de première classe; ces billets seront renouvelés au commencement de chaque année.

Le Gouvernement, de son côté, devra mettre à la disposition des Administrateurs de la Société un nombre égal de semblables billets pour tous les chemins de fer appartenant à l'État.

ART. 100.

Si, quinze ans après l'ouverture de l'exploitation de toutes les lignes comprises dans la présente concession, le produit net desdits chemins excédait dix pour cent du capital employé à leur construction, le Gouvernement aura le droit d'exiger une réduction des tarifs.

TITOLO VI.

Disposizioni diverse.

Art. 101.

Le linee di strade ferrate comprese nella presente concessione rimangono dichiarate opere di pubblica utilità, e quindi saranno applicate le leggi e regolamenti che sono od andranno in vigore nelle Calabrie e nella Sicilia, risguardanti le espropriazioni forzate sia pei lavori principali che per le opere accessorie, come per le occupazioni permanenti o temporanee, ivi compreso il taglio dei boschi cui è parola all' art. 36 della Convenzione.

Art. 102.

Tutti i contratti ed atti qualsiansi che la Società concessionaria stipulerà relativamente all' adempimento della concessione, saranno soggetti al diritto fisso di una lira italiana, ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale d'insinuazione o di registro.

Art. 103.

La Società potrà introdurre dall' estero nello Stato, in franchigia di dazio, il ferro, i regoli, le locomotive, i *tenders*, i metalli ed in genere tutto ciò che è necessario alla costruzione ed all' attuazione dell' esercizio delle Strade ferrate Calabro-Sicule.

Il modo di regolare l'accennato diritto sarà determinato dal Ministero delle Finanze, con apposito Regolamento da emanarsi, sentita la Società.

Art. 104.

I monumenti che potranno essere scoperti nella esecuzione dei diversi lavori delle ferrovie non dovranno essere menomamente danneggiati. La Società dovrà darne avviso al Governo per mezzo del Prefetto della rispettiva provincia, il quale provederà sollecitamente perchè siano tolti onde non impedire la esecuzione dei lavori.

TITRE VI.

Dispositions diverses.

Art. 101.

Les lignes de chemins de fer comprises dans la présente concession sont déclarées *œuvres d'utilité publique*; par conséquent, les lois et règlements en vigueur, ou qui pourront être promulgués dans les Calabres et en Sicile, au sujet des expropriations forcées, leur seront applicables tant pour les ouvrages principaux que pour les travaux secondaires, ainsi que pour l'occupation temporaire ou permanente, y compris la coupe des bois dont il est parlé à l'article 36 de la Convention.

Art. 102.

Tous les contrats et actes quelconques que la Société concessionnaire stipulera relativement à l'exécution de la concession, seront assujettis au droit fixe d'une livre italienne, avec exemption de tous droits proportionnels d'insinuation et d'enregistrement.

Art. 103.

La Société pourra introduire de l'étranger dans le Royaume, en franchise des droits de douane, le fer, les rails, les locomotives, les tenders, les métaux, et en général tout ce qui est nécessaire à la construction et à la mise en exploitation des Chemins de fer Calabro-Siciliens.

Le Ministère des Finances régularisera l'usage de ce droit par un Règlement spécial, qui sera rédigé, la Société entendue.

Art. 104.

Les monuments qui pourraient être découverts pendant l'exécution des divers travaux de chemins de fer ne devront être aucunement endommagés. La Société en donnera avis au Gouvernement par l'entremise du Préfet de la province respective, lequel prendra aussitôt les dispositions nécessaires pour les faire enlever sans gêner en rien l'exécution des travaux.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, oggetti d'arte, frammenti archeologici, e per tutti gli oggetti antichi in generale, si osserveranno le leggi ed i regolamenti in vigore

Art. 105.

La contribuzione prediale che la Società pagherà allo Stato per i terreni, fabbricati acquistati od eretti per la strada, sarà stabilita in ragione di superficie e della quota d'imposta che i terreni pagavano antecedentemente.

Le stazioni, tettoie, rimesse, magazzini ed altri fabbricati qualsiansi attinenti al servizio delle ferrovie, saranno imposti per parificazione ad altri fabbricati delle località in cui si troveranno situati.

Art. 106

Se per cause di guerra il Governo facesse rimuovere le rotaie od intercettare in qualunque modo la strada, ne sopporterà egli la spesa, ma la Società non potrà opporvisi, nè avrà diritto ad alcuna indennità pel sospeso esercizio

Cessate le circostanze di questa interruzione, la strada ferrata sarà però ristabilita nelle pristine condizioni a spese dello Stato.

Art. 107.

La Società non sarà ammessa a portar reclami pel fatto di modificazioni che potessero venire introdotte nei diritti di pedaggio, o sulle tariffe doganali attualmente in vigore o che fossero per istabilirsi in seguito.

Art. 108.

Nel caso cui fosse ordinata od autorizzata dal Governo la costruzione di strade nazionali, provinciali o communali, o di canali e condotti d'acqua per qualunque uso che dovessero attraversare le linee di strade ferrate che formano l' oggetto della presente concessione, la Società non potrà mettere ostacolo a simili attraversamenti; saranno però prese tutte le disposizioni necessarie perchè non ne risulti alcun impedimento allo costruzione ed al servizio della strada ferrata, nè alcun danno o spesa alla Società

Quant à la propriété des statues, médailles, objets d'art, fragments archéologiques, et de toutes antiquités en général, on observera les lois et règlements en vigueur.

Art. 105.

L'impôt foncier que la Société payera à l'État pour les terrains et les bâtiments acquis ou construits pour le chemin de fer, sera établi en raison de la superficie et de la cote d'impôts que lesdits terrains payaient auparavant.

Les stations, les hangars, remises, magasins et autres bâtiments quelconques, afférents au service des chemins de fer, seront imposés par assimilation à d'autres bâtiments de la localité où ils se trouveront.

Art. 106.

Si, en cas de guerre, le Gouvernement faisait enlever les rails ou intercepter le chemin d'une manière quelconque, il en supporterait la dépense, mais la Société ne pourra s'y opposer et n'aura aucune indemnité pour la suspension de l'exploitation.

Lorsque les circonstances qui auront amené cette interruption auront cessé, le chemin de fer sera rétabli dans les conditions primitives, aux frais de l'État.

Art. 107.

La Société ne sera pas admise à élever des réclamations au sujet des modifications qui pourraient être introduites dans les droits de péage ou dans les tarifs des douanes actuellement en vigueur, ou qui seraient établis par la suite.

Art. 108.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, provinciales, communales, ou de canaux, ou de cours d'eau quelconques devant traverser les lignes de chemins de fer qui font l'objet de la présente concession, la Société ne pourra s'opposer à ces traversées; mais on prendra toutes les dispositions nécessaires pour qu'il n'en résulte aucun empêchement à la construction et au service du chemin de fer, ni aucun dommage ou dépenses pour la Société.

2.44

ART. 109.

Le spese di visite e di sorveglianza durante la costruzione delle ferrovie e quelle delle loro collaudazioni, provvisionali e definitive, e le spese di sorveglianza e di controllo dell'esercizio, sono a carico della Società.

Per provvedere a queste spese la Società sarà tenuta di versare in ciascun anno nelle casse dello Stato la somma di lire 120,000 dal principio e sino a che durerà la costruzione, e lire 30 per ogni chilometro di lunghezza di strada, dopo che tutte le linee saranno attivate e sino alla scadenza della concessione.

ART. 110.

Dopo che, in conformità delle prescrizioni del presente capitolato, sarà stato stabilito l'andamento della linea di ferrovia da Siracusa a Catania nella sezione intersecata dal torrente *Simeto*, la Società si obbliga di eseguire tosto la costruzione del ponte sull'anzidetto torrente pel passaggio della ferrovia ed a lasciarlo appena ultimato ad uso del carreggio ordinario.

ART. 111.

Il servizio dei piroscafi da stabilirsi tra Messina e Reggio, a termini dell'articolo 37 della Convenzione, sarà eseguito con macchine della forza non minore di 120 cavalli nominali, i cui viaggi siano in coincidenza cogli arrivi e colle partenze dei convogli ferroviari dai due punti summentovati.

ART. 112.

Le corse dei piroscafi non potranno essere meno di quattro ogni 24 ore, cioè due da Messina a Reggio e due da Reggio a Messina; il numero dei piroscafi che la Società dovrà avere disponibili al servizio non sarà mai minore di due.

I vapori non saranno ammessi in servizio, se non dopo che saranno stati accettati da una Commissione appositamente delegata dal Ministero della Marina.

I detti piroscafi, le macchine e gli attrezzi dovranno essere mantenuti

ART. 109.

Les frais de visite et de surveillance pendant la construction des chemins de fer et ceux de leurs réceptions provisoires ou définitives, ainsi que les frais de surveillance et de contrôle de l'exploitation, restent à la charge de la Société.

Pour faire face à ces dépenses, la Société sera tenue de verser, chaque année, dans les caisses de l'Etat, la somme de 120,000 francs, depuis le commencement jusqu'à la fin des travaux, et 50 francs par kilomètre de chemin, après que toutes les lignes auront été mises en activité, et jusqu'à l'expiration de la concession.

ART. 110.

Lorsque, conformément aux prescriptions de ce Cahier des charges, on aura établi la ligne de chemin de fer de Syracuse à Catane, dans la section coupée par le torrent *Simeto*, la Société s'engage à procéder aussitôt à la construction du pont sur ledit torrent, pour le passage de la voie ferrée, et à le laisser, aussitôt terminé, à la disposition du roulage ordinaire.

ART. 111.

Le service des bateaux à vapeur, qui, aux termes de l'art. 37 de la Convention, doit être établi entre Messine et Reggio, sera fait par des machines d'une force d'au moins 120 chevaux nominaux, et le trajet coïncidera avec les arrivées et les départs des convois du chemin de fer aux deux points sus-mentionnés.

ART. 112.

Les courses des bateaux à vapeur ne pourront être moindres de quatre par vingt-quatre heures, à savoir : deux de Messine à Reggio, et deux de Reggio à Messine. La Société n'aura jamais moins de deux pyroscaphes à sa disposition pour le service.

Les bateaux à vapeur ne seront admis à faire le service qu'après avoir été acceptés par une commission déléguée *ad hoc* par le Ministre de la Marine.

Lesdits vapeurs, leurs machines et accessoires devront être constam-

costantemente nelle migliori condizioni a cura ed a spese della Società.

Art. 113

Ad ogni corsa la Società sarà tenuta ad eseguire gratuitamente il trasporto delle valigie postali, non che dei corrieri ed altri agenti dell'Amministrazione delle poste delegati ad accompagnarle. La Società dovrà destinare in ogni piroscafo un locale ben riparato e chiuso a chiave, per collocarvi i dispacci postali, rimanendo la custodia dei dispacci affidata al capitano, sempre quando non siavi a bordo un agente delle poste.

Art. 114

Il Governo avrà la facoltà di stabilire un *maximum* dei prezzi di trasporto, qualora quelli stabiliti dalla Società fossero riconosciuti troppo elevati, e non in proporzione a quelli stabiliti sulle linee ove esistono altri servizi di navigazione.

Art. 115.

Il trasporto dei doganieri, dei condannati e della forza armata che li accompagna, e degli indigenti, sarà fatto colla riduzione della metà del prezzo di trasporto stabilito per i viaggiatori dell'ultima classe.

In quanto ai militari dell'esercito e dell' armata verranno questi trasportati mediante il pagamento del quarto dei prezzi di ciascheduna classe.

La Società sarà pure tenuta a dar passaggio sui piroscafi agl' impiegati civili, che viaggiano per ragioni di servizio, alla metà del prezzo di qualsivoglia classe.

Non sarà però obbligata a ricevere un numero di questi impiegati superiore al quarto dei posti di prima o seconda classe su ciascun piroscafo.

Art. 116.

Il trasporto dei generi di privativa, di derrate, ed oggetti comunque destinati al servizio Governativo non che dei bagagli al seguito dell'ar-

ment maintenus dans les meilleures conditions, aux soins et aux frais de la Société.

ART. 113.

A chaque voyage, la Société sera tenue de transporter gratuitement les malles de la poste ainsi que les courriers et autres agents de l'Administration postale délégués à ce service. La Société devra mettre, dans chaque bateau à vapeur, un local bien clos et fermé à clef, à la disposition de l'Administration postale, pour y enfermer ses dépêches, dont la garde restera confiée au capitaine, si toutefois il n'y a pas à bord un agent des postes.

ART. 114.

Le Gouvernement aura la faculté d'établir un maximum du prix des transports, si les prix établis par la Société étaient reconnus trop élevés et non proportionnés à ceux qui existent sur d'autres lignes de navigation à vapeur.

ART. 115.

Le transport des douaniers, des condamnés et de la force armée qui les accompagne, ainsi que des indigents, se fera avec la réduction de la moitié du prix de transport établi pour les voyageurs de la dernière classe.

Quant aux militaires de l'armée, ils seront transportés moyennant le quart du prix de chaque classe.

La Société sera également tenue de livrer passage, sur ses bateaux à vapeur, aux employés civils voyageant pour affaires de service, et ce, moyennant la moitié du prix de toute classe.

Toutefois, la Société ne sera pas tenue de recevoir un nombre de ces employés supérieurs au quart des places de 1re et de 2e classe sur chaque vapeur.

ART. 116.

Le transport des articles de la régie, des denrées et autres objets quelconques destinés au service du Gouvernement, ainsi que des bagages

mata e del materiale militare o da guerra, verrà fatto con una riduzione del 40 per cento sui prezzi delle tariffe.

Fatto in doppio originale, a Torino, addì 9 luglio 1863.

Sottoscritti all'originale:

Il Ministro delle Finanze,
M. MINGHETTI.

Il Ministro dei Lavori pubblici,
L. MENABREA.
CHARLES LAFFITTE.

Il Capo sezione al Ministero dei Lavori pubblici,
P. MARSI.

Per copia conforme:
Dal Ministero dei Lavori pubblici,
Il Capo sezione,
P. MARSI.

V° *Il Ministro dei Lavori pubblici,*
L. MENABREA.

suivant l'armée et du matériel militaire ou de guerre, sera fait à des prix réduits de 40 pour cent sur ceux du tarif.

Fait en double original, à Turin, ce 9 juillet 1863.

Signés sur l'original

Le Ministre des Finances,
M. MINGHETTI.

Le Ministre des Travaux publics,
L. MENABREA
CHARLES LAFFITTE.

Le Chef de section au Ministère des Travaux publics
P. MARSI

Pour copie conforme au Ministère des Travaux publics :
Le Chef de Section,
P. MARSI.

Vu par le Ministre des Travaux publics,
L. MENABREA.

LEGGE

CHE APPROVA LA CONVENZIONE PER LA CESSIONE ALLO STATO DELLA FERROVIA VITTORIO-EMANUELE, SEZIONE TICINO, PER PARTE DELLA SOCIETÀ CONCESSIONARIA DELLA MEDESIMA, E PER LA CONCESSIONE A QUESTA STESSA SOCIETÀ DELLA COSTRUZIONE E DELL'ESERCIZIO DELLE STRADE FERRATE CALABRO-SICULE.

(25 agosto 1863)

VITTORIO-EMANUELE II,

Per grazia di Dio e per volontà della nazione, Re d'Italia;
Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato,
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

ARTICOLO PRIMO

È approvata la Convenzione non che l'annessovi capitolato d'oneri intesi addì 9 luglio 1863 tra i Ministri delle finanze, dei Lavori pubblici ed il cav. CARLO LAFFITTE, presidente del Consiglio d'Amministrazione della Società VITTORIO-EMANUELE, e riguardanti l'acquisto per parte dello Stato della *sezione* della suddetta ferrovia denominata del *Ticino*, e la concessione alla Società predicata della costruzione e dell'esercizio delle strade ferrate calabro-sicule.

ART. 2

È autorizzato, in aumento ai capitoli 29, 30, 31, 32 e 33 del bilancio passivo pel 1863 del Ministero dei Lavori pubblici, l'assegnamento di lire 1,000,000 onde sopperire per gli ultimi tre mesi dell'anno suddetto alle spese di esercizio della ferrovia da Susa al Ticino per Novara e delle diramazioni di Ivrea e di Biella, da ripartirsi fra i capitoli del bilancio

LOI

QUI APPROUVE LA CONVENTION POUR LA CESSION A L'ÉTAT DU CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL, SECTION DU TESSIN, PAR LA SOCIÉTÉ CONCESSIONNAIRE DE CE CHEMIN, ET POUR LA CONCESSION, A CETTE MÊME SOCIÉTÉ, DE LA CONSTRUCTION ET DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER CALABRO-SICILIENS.

(25 août 1863)

VICTOR EMMANUEL II,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Roi d'Italie;
Le Sénat et la Chambre des Députés ont approuvé,
Nous avons sanctionné et promulguons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Sont approuvés : la Convention et le Cahier des charges y annexé, arrêtés le 9 juillet 1863, entre les Ministres des finances et des Travaux publics, d'une part, et M. le chevalier CHARLES LAFFITTE, président du Conseil d'Administration de la Société VICTOR-EMMANUEL, d'autre part, concernant l'acquisition, par l'État, de la section du chemin de fer dit du *Tessin*, et la concession à la même Société de la construction et de l'exploitation des Chemins de fer Calabro-Siciliens.

ART. 2.

Est autorisée, en augmentation des chapitres 29, 30, 31, 32 et 33 du budget des dépenses pour l'année 1863 du Ministere des Travaux publics, l'allocation de 1,000,000 de francs destinée à faire face, pendant les trois derniers mois de ladite année, aux frais d'exploitation du chemin de fer de Suse au Tessin, par Novare, et de ses embranchements d'Ivréa et de

medesimo riflettenti l'esercizio delle ferrovie dello Stato, nel modo che sarà determinato per Decreto reale.

Il prodotto lordo della ferrovia da Susa al Ticino e delle diramazioni d'Ivrea e di Biella sarà iscritto nel bilancio attivo dello Stato del corrente anno al capitolo 75 per la somma di lire 1,350,000.

Pel pagamento delle quote dell'anzidetto prodotto lordo dovuto ai detentori delle azioni della ferrovia di Susa ed alle Società delle ferrovie d'Ivrea e di Biella sarà iscritto un aumento di lire 167,500 al capitolo 35 del bilancio passivo del Ministero dei Lavori pubblici.

Art. 3.

Con Decreto reale sarà ordinata l'iscrizione nel bilancio passivo del 1863, delle somme che nel corso dell'anno medesimo potessero rendersi necessarie all'adempimento del disposto dell'articolo 27 della suddetta Convenzione per ciò che riguarda il pagamento del sussidio di nove milioni di lire, non che per il rimborso del prezzo degli oggetti di consumo ed altri approvvigionamenti contemplati nell'art. 3 della Convenzione medesima.

Art. 4.

È autorizzata l'iscrizione sul Gran Libro del Debito Pubblico di una rendita consolidata del 5 per cento di lire 2,226,000 pel corrispettivo della cessione della ferrovia Vittorio-Emanuele, sezione del *Ticino*, stabilito all'art. 9 della Convenzione.

La rendita suddetta sarà iscritta con decorrenza dal 1° luglio 1863, ma essa andrà a favore della Società cessionaria soltanto dall'epoca stabilita all'art. 10 di detta Convenzione.

Sui relativi certificati di rendita sarà presa l'ipoteca dal Governo del Re nell'interesse dello Stato all'effetto degli obblighi assunti dalla suddetta Società nella medesima Convenzione.

Art. 5.

Sarà promulgata in tutte le Provincie del Regno la Legge del 20 no

Bielle, allocation qui sera répartie sur les différents chapitres dudit budget concernant l'exploitation des Chemins de fer de l'État, de la manière qui sera determinée par Décret royal.

Le produit brut du chemin de fer de Suse au Tessin et des embranchements d'Ivrée et de Bielle sera inscrit au buget des recettes de l'État de cette année, au chapitre 75, pour la somme de 1,350,000 francs.

Pour le payement des dividendes dudit produit brut revenant aux porteurs d'actions du chemin de fer de Suse et aux Societes des Chemins de fer d'Ivrée et de Bielle, il sera inscrit une somme supplémentaire de 167,500 francs au chapitre 35 du budget des dépenses du Ministère des Travaux publics.

ART. 3.

Un Décret royal ordonnera l'inscription au budget des dépenses de 1863, des sommes qui, pendant le cours de cette même année, seraient jugées nécessaires pour remplir les dispositions de l'art. 27 de la même Convention, pour ce qui concerne le payment de la subvention de 9,000,000 de francs, ainsi que pour le remboursement du prix des objets de consommation et autres approvisionnements mentionnés à l'article 3 de ladite Convention.

ART. 4.

Est autorisée l'inscription au Grand-Livre de la dette publique d'une rente consolidée, cinq pour cent de 2,226,000 francs, pour prix de la cession du chemin de fer VICTOR-EMMANUEL, section du *Tessin*, arrêtée par l'art. 9 de ladite Convention.

Cette rente sera inscrite à partir du 1er juillet 1863, mais elle ne sera mise à la disposition de la Société concessionnaire qu'à l'époque fixée par l'article 10 de ladite Convention.

Une hypothèque sera prise par le Gouvernement du Roi sur les titres de la rente sus-mentionnée, dans l'intérêt de l'État, en garantie des engagements contractés par ladite Société dans la Convention dont il s'agit.

ART. 5.

La Loi du 20 novembre 1859, sur l'organisation du service des travaux

vembre 1859 sull' ordinamento del servizio delle opere pubbliche già in vigore nelle antiche Provincie della Monarchia e nella Lombardia.

Ordiniamo che la presente, munita del Sigillo dello Stato, sia inserta nella *Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia*, mandiamo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come Legge dello Stato.

Dato a Torino, addì 25 agosto 1863.

(Firmato) : VITTORIO-EMANUELE.

(*Luogo del Sigillo*),
V. Il Guardasigilli
(Controfirmato) G. PISANELLI

(Controfirmato) : L. MENABREA
(Controfirmato) : M. MINGHETTI

publics, déjà en vigueur dans les anciennes provinces de la Monarchie et dans la Lombardie, sera promulguée, dans toutes les provinces du Royaume.

Ordonnons que la présente, munie du sceau de l'État, soit insérée dans le *Recueil officiel des Lois et Décrets du Royaume d'Italie*, et mandons, à qui il appartiendra, d'avoir à s'y conformer et à le faire observer comme Loi de l'État.

Donné à Turin, le 25 août 1863.

(Signé) : VICTOR-EMMANUEL.

(L. S.) Vu par le Garde des sceaux,
(Contresigné) . G. PISANELLI

(Contresigné) L. MENABREA.
(Contresigné) M. MINGHETTI.

STATUTI

TITOLO PRIMO

Costituzione. — Oggetto. — Sede. — Durata della Società.

ARTICOLO PRIMO.

Rimane costituita una Società anonima in conformità della Legge 25 agosto 1863 fra gli Azionisti infra indicati, cioè:

1° Tutti i proprietari delle 115,000 azioni emesse ed intieramente liberate, dalla Compagnia della strada ferrata VITTORIO-EMANUELE, costituita con atti pubblici ne rogiti Turvano, notaro a Torino, in data del 14 maggio 1853 e del 17 maggio 1857;

2° I proprietari delle 85,000 Azioni della stessa Compagnia, cedute al pari ai signori PARENT e SALAMANCA;

3° Tutti i proprietari delle azioni della stessa Compagnia che saranno create come in appresso.

ART. 2.

Detta Società anonima ha per oggetto: Primieramente la costruzione e l'esercizio della rete di strade ferrate, indicate nella Convenzione in data 9 luglio 1863 ed approvata colla Legge delli 25 agosto anno suddetto.

La suddetta rete si compone come segue.

In modo definitivo:

1° Di una linea da Taranto a Reggio nelle, Calabrie;
2° Della Diramazione dalla foce del Crati a Cosenza;
3° Di una linea dalla foce del Basento a Potenza;
4° Di una linea da Messina a Siracusa, per Catania;
5° Di una linea da Catania a Palermo, con diramazione sopra Girgenti e Licata.

STATUTS

TITRE PREMIER

Constitution. — Objet. — Domicile. — Durée de la Société.

ARTICLE PREMIER.

Il est formé une Société anonyme, conformément à la Loi du 25 août 1863, entre les Actionnaires y désignés, savoir :

1° Tous les propriétaires des 115,000 actions émises et entièrement libérées de la Compagnie du Chemin de fer VICTOR-EMMANUEL, constituée par actes publics reçus de Me Turvano, notaire à Turin, en date des 14 mai 1853 et 17 mai 1857;

2° Les propriétaires des 85,000 actions de ladite Compagnie, cédées au pair à MM. PARENT et SALAMANCA;

3° Tous les propriétaires des actions de la même Compagnie, qui seront créées comme ci-après.

ART. 2.

Cette Société anonyme a pour objet :

En premier lieu, l'établissement et l'exploitation du réseau de chemins de fer détaillés dans la Convention signée le 9 juillet 1863, et approuvée par la Loi du 25 août de la même année.

Ledit réseau se compose d'une manière définitive :

1° D'une ligne de Tarente à Reggio, dans les Calabres ;
2° De l'embranchement de l'embouchure du Crati à Cosenza ;
3° D'une ligne de l'embouchure du Basento à Potenza ;
4° D'une ligne de Messine à Syracuse, par Catane ;
5° D'une ligne de Catane à Palerme, avec embranchement sur Girgenti et Licata

In modo eventuale :

1° Di una linea che dirigendosi da Potenza a Contursi possa raggiungere Napoli sia in corrispondenza colle ferrovie meridionali, sia prolungando la linea Napoli-Cancello-Sanseverino;

2° Di una linea da Taranto a Brindisi;

3° Di una linea da Palermo a Trapani e Marsala.

In secondo luogo :

La percezione degli arretrati, la riscossione l'impiego e la realizzazione delle 2,226,000 lire di rendite italiane, attribuite dalle Convenzioni, dal Capitolato e dalle Leggi surriferiti, come prezzo della cessione fatta al Governo italico di quella parte della rete ferrata Vittorio-Emanuele che corre sul territorio italiano.

In terzo luogo :

L'esercizio e, se occorre, la cessione della rete di vie ferrate Vittorio-Emanuele situata nella Savoia e chiamata *Divisione del Rodano.*

Art. 3.

La Società conserva la sua denominazione di Compagnia delle strade ferrate Vittorio-Emanuele.

Art. 4.

La sede della Società ed il suo domicilio per tutto quanto concerne la costruzione e l'esercizio della via Calabro-Siciliane, sono stabiliti nella Capitale del Regno.

TITOLO SECONDO

Fondo sociale. — Azioni. — Obbligazioni.

Art. 5.

Il fondo sociale si compone :

1° Di 100,000,000 di franchi, rappresentati da 200,000 azioni cha for-

Éventuellement, des lignes ci-après :

1° D'une ligne qui, se dirigeant de Potenza à Contursi, puisse rejoindre Naples, soit en passant sur les Chemins de fer méridionaux, soit en prolongeant la ligne de Naples-Cancello-Sanseverino;

2° D'une ligne de Tarente à Brindisi;

3° D'une ligne de Palerme à Trapani et Marsala.

En second lieu :

La perception des arrérages, le recouvrement, l'emploi et la réalisation des 2,226,000 livres de rentes italiennes attribuées par les Conventions, Cahier des charges et Lois sus-mentionnés, comme prix de la cession faite au Gouvernement italien de la partie du réseau du Chemin de fer Victor-Emmanuel, située sur le territoire italien.

En troisième lieu :

L'exploitation, et, s'il y a lieu, la cession de la partie du réseau du Chemin de fer Victor-Emmanuel, située dans la Savoie, et dite *Division du Rhône*.

Art. 3.

La Société maintient sa dénomination de Compagnie des Chemins de fer Victor-Emmanuel.

Art. 4.

Le siège de la Société et son domicile, pour tout ce qui concerne la construction et l'exploitation des Chemins de fer Calabro-Siciliens, sont établis dans la Capitale du Royaume.

TITRE DEUXIÈME

Fonds social. — Actions. — Obligations.

Art. 5.

Le fonds social se compose :

1° De 100,000,000 de francs, représentés par 200,000 actions,

mano il fondo sociale esistente della Società VITTORIO-EMANUELE quale fu costituita come dai precedenti atti, e suddiviso come segue:

In 57,500,000 franchi, rappresentati da 115,000 azioni da 500 fr. caduna, interamente soscritte e liberate.

Ed in 42,500,000 franchi, rappresentati da 85,000 azioni interamente soscritte, alpari, dai signori PARENT e SALAMANCA;

2° Da 57,500,000 franchi, rappresentati da 115,000 azioni che si intendono create col presente atto, e la cui emissione avrà luogo nelle proporzioni ed alle epoche che verranno determinate dal Consiglio d'Amministrazione e secondo i bisogni della Società;

3° Da 150,000,000 di franchi, rappresentati da obbligazioni che si intendono parimente create col presente atto e la di cui emissione avrà luogo nelle proporzioni ed alle epoche che saranno determinate dal Consiglio d'Amministrazione, secondo i bisogni della Società, con approvazione governativa e senza che l'emissione possa in alcun caso eccedere il doppio dei versamenti fatti sulle azioni.

Le obbligazioni dovranno essere controfirmate dal delegato del Governo

I 42,500,000 franchi in azioni, menzionate al n° 1; i 57,500,000 franchi di azioni menzionale al n° 2, ed i 150,000,000 di franchi in obbligazioni, di cui si parla al n° 3, formano la somma di 250 milioni esclusivamente applicabile alla costruzione delle strade ferrate Calabro-Sicilane, conforme all'articolo 18 della sopracitata Convenzione approvata colla Legge 25 agosto 1863.

ART. 6.

Le azioni liberate di 200 franchi saranno *al portatore* estratte da un registro a matrice, munite della firma di un Amministratore e di un delegato, non che del bollo a secco della Compagnia.

ART. 7.

La cessione delle azioni si opera per semplice trasmissione del titolo. Ogni titolo è indivisibile, ed i diritti che vi sono inerenti seguono il titolo in qualunque mano esso si trovi.

formant le fonds social existant de la Société Victor-Emmanuel, tel qu'il a été constitué par lesdits actes et subdivisé, savoir :

En 57,500,000 francs, représentés par 115,000 actions de 500 francs chacune, entièrement souscrites et libérées ;

Et en 42,500,000 francs, représentés par 85,000 actions entièrement souscrites au pair par MM. Parent et Salamanca ;

2° De 57,500,000 francs, représentés par 115,000 actions créées par le présent acte, et dont l'émission aura lieu dans les proportions et aux époques qui seront déterminées par le Conseil d'Administration, et selon les besoins de la Société ;

3° De 150,000,000 de francs, représentés par des obligations également créées par le présent acte, et dont l'émission aura lieu dans les proportions et aux époques qui seront déterminées par le Conseil d'Administration, selon les besoins de la Société, avec l'approbation du Gouvernement, et sans que l'émission ne puisse, en aucun cas, excéder le double des versements effectués sur les actions.

Les obligations devront être contresignées par un délégué du Gouvernement.

Les 42,500,000 francs actions, mentionnés au n° 1, les 57,500,000 francs d'actions, mentionnés au n° 2, et les 150,000,000 de francs obligations, mentionnés au n° 3, forment la somme de 250,000,000, exclusivement appliquable à la construction des Chemins de fer Calabro-Siciliens, en conformité de l'article 18 de ladite Convention, approuvée par la Loi du 25 août 1863.

Art. 6.

Les actions libérées de 200 francs sont au *porteur*, elles seront extraites d'un registre à souche, revêtues de la signature d'un Administrateur et d'un délégué, et frappées du timbre sec de la Compagnie.

Art. 7.

La cession des actions s'opère par la simple transmission du titre. Chaque titre est indivisible, et les droits qui y sont attachés suivent le titre dans quelques mains qu'il passe.

Art. 8.

L'ammontare dei titoli potrà essere versato a Torino, a Parigi od in qualsiasi oltre città indicata dal Consiglio d'Amministrazione. Il versamento dev'essere effettuato alle epoche e nelle proporzioni che sono determinate dal Consiglio stesso.

Ogni domanda di versamento di fondi sarà annunciata almeno un mese prima nella *Gazzetta ufficiale del Regno d'Italia*, ed in uno dei fogli giudiziarii di Parigi.

Art. 9.

Il Consiglio d'Amministrazione può autorizzare le anticipazioni di pagamenti.

Art. 10.

I versamenti sono annotati sopra i rispettivi titoli.

Quando i versamenti non siano fatti alle epoche e nella proporzioni fissate dalle richieste di fondi, verrà pagato per ciascun giorno di ritardo un'interesse in ragione del sei per cento all'anno.

I numeri dei titoli in ritardo di versamento saranno pubblicati ne giornali indicati all'art. 8, e dopo quindici giorni da tale avviso, senz'altra formalità, saranno i detti titoli venduti, per duplicato a rischio e pericolo del debitore in quanto trattisi di titoli nominativi e per conto della Società se i titoli sono al portatore, e tale vendita sarà fatta col mezzo di un agente di cambio sia alla Borsa di Torino, sia alla Borsa di Parigi, secondo le indicazioni contenute nella detta pubblicazione.

Il titolo venduto è nullo di pieno diritto, pel fatto solo della vendita, senza che vi sia bisogno di alcun'altra notifica, o pubblicazione.

In conseguenza, qualunque titolo che non porti la menzione voluta dal primo paragrafo del presente articolo, cessa di essere ammessibile alla rattativa, ossia negoziazione a partire dall'ultimo giorno dell'epoca fissata al versamento.

Art. 11.

La sosrizione o il possesso di una o più azioni, importa di pieno diritto l'adesione ai presenti Statuti.

Gli Azionisti non sono impegnati se non fino a concorrenza del capitale delle loro azioni, ed i soscrittori primitivi dopo di aver operato il primo

Art. 8.

Le montant des titres peut être versé à Turin, Paris ou toutes autres villes désignées par le Conseil d'Administration. Il doit être versé aux époques et dans les proportions qui sont déterminées par le même Conseil.

Tout appel de fonds est annoncé, au moins un mois à l'avance, dans le *Journal officiel du Royaume d'Italie*, et dans l'un des journaux judiciaires de Paris.

Art. 9.

Le Conseil d'Administration peut autoriser les anticipations de payements.

Art. 10.

Les versements sont constatés sur chaque titre.

A défaut de versement aux époques et dans les proportions fixées par les appels de fonds, l'intérêt est dû, pour chaque jour de retard, à raison de six pour cent l'an.

Les numéros des titres en retard des versements seront publiés dans les journaux désignés à l'article huitième ; et, quinze jours après cet avis, sans autre acte de mise en demeure, ces titres seront vendus, sur duplicata, aux risques et périls du détenteur s'il s'agit de titres nominatifs, et pour le compte de la Société si les titres sont au porteur, et cette vente se fera par le ministère d'un Agent de change, soit à la Bourse de Turin, soit à la Bourse de Paris, suivant les indications contenues dans la publication.

Le titre vendu est nul de plein droit, par le fait seul de la vente, sans qu'il soit besoin d'aucune notification ou publication.

En conséquence, tout titre qui ne porte pas la mention exigée par le premier paragraphe du présent article, cesse d'être admissible à la négociation, à dater du dernier jour de l'époque fixée pour le versement.

Art. 11.

La souscription ou la possession d'une ou plusieurs actions emporte de plein droit l'adhésion aux présents Statuts.

Les Actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de leurs actions, et les souscripteurs primitifs, après avoir opéré le pre-

versamento di cento franchi, non saranno garanti dei loro cessionarii per i versamenti ulteriori.

Art. 12.

Nessun sequestro, nè oppignorazione, potrà aver luogo, in favore degli Azionisti sull'attivo della Società, sul di lei capitale, nè sugli interessi o dividendi costituenti il fondo sociale.

Gli eredi, o creditori degli Azionisti non potranno in conseguenza, sotto nessun pretesto, far apporre i sigilli sui beni e gli averi della Società nè ingerirsi in nulla nella sua Amministrazione, ma saranno tenuti per l'esercizio dei loro diritti di riportarsene agl'inventarî della Società ed alle deliberazioni dell'Asssemblea generale.

TITOLO TERZO

Amministrazione.

Art. 13.

La Società è amministrata nel modo seguente :

1° Per tutto quanto concerne la gestione, l'esercizio, l'alienazione, tanto della rete di Savoia, quanto del prezzo della cessione della rete del Ticino, dall'attuale Consiglio d'Amministrazione composto di cinque membri ;

2° Per tutto quanto concerna la concessione, la costruzione e l'esercizio della rete Calabro-Siciliana, da un Consiglio composto di undici membri, proprietarii, ciascuno, di cento azioni, inalienabili per tutto il tempo in cui rimarranno in funzioni e depositate durante lo stesso spazio di tempo, nella Cassa della Società.

Degli undici membri componenti questo Consiglio d'Amministrazione, sei, almeno, saranno regnicoli, aventi residenza nello Stato.

A Parigi vi sarà un Comitato composto di cinque membri. I poteri e le attribuzioni di questo comitato verranno determinati da un Regolamento interno, stabilito nel limite degli Statuti e deliberato, alla maggioranza di voti, dal Consiglio d'Amministrazione.

I membri del Consiglio d'Amministrazione assenti, potranno farsi

mier versement de cent francs, ne seront point garants de leurs cessionnaires pour les versements ultérieurs.

ART 12.

Aucune saisie-arrêt ne pourra avoir lieu, en faveur des Actionnaires, sur les avoirs de la Société, sur son capital et sur les intérêts ou dividendes constituant le fonds social.

Les héritiers et créanciers des Actionnaires ne pourront, en conséquence, sous aucun prétexte, faire apposer les scellés sur les biens et avoirs de la Société, ni s'ingérer en rien dans son Administration; mais ils seront tenus, pour l'exercice de leurs droits, de se rapporter aux inventaires de la Société et aux délibérations de l'Assemblée générale.

TITRE TROISIÈME

Administration.

ART. 13.

La Société est administrée de la manière suivante:

1° Pour tout ce qui concerne la gestion, exploitation, aliénation, tant du réseau de Savoie que du prix de la cession du réseau du Tessin, par le Conseil actuel d'Administration composé de cinq membres;

2° Pour tout ce qui concerne la concession, construction et exploitation du réseau Calabro-Sicilien, par un Conseil composé de onze membres, propriétaires chacun de cent actions inaliénables pendant toute la durée de leurs fonctions, et restant pendant le même temps déposées dans la Caisse de la Société.

Sur les onze membres composant le Conseil d'Administration, six au moins doivent être Italiens, ayant résidence en Italie.

Il y aura un Comité à Paris, composé de cinq membres. Les pouvoirs et attributions de ce Comité seront déterminés par un Règlement intérieur, établi dans la limite des Statuts, et délibéré à la majorité par le Conseil d'Administration.

Les membres absents du Conseil d'Administration pourront se faire

rappresentare da mandatari da loro scelti fra i membri del Consiglio.

Art. 14.

Il Consiglio d'Amministrazione è nominato dall'Assemblea generale degli Azionisti.

Esso riceve a titolo d'indennità una somma annua equivalente a cento dieci mila franchi.

Art 15.

La durata delle funzioni degli Amministratori è di cinque anni. Essi dovranno essere rinnovati in modo da conservare la proporzione necessaria ad assicurare la nazionalità e la residenza italiana di sei membri e la conservazione del Comitato di Parigi, cioè due ogni anno durante i quattro primi anni dell'esercizio normale di tutte le linee e tre nel quinto anno d'ogni periodo di anni cinque.

I membri che debbono uscire dal Consiglio saranno per la prima volta, estratti a sorte, in seguito verranno designati dal rispettivo rango d'anzianità, e questi membri per altro saranno rieleggibili.

In caso di morte, ritiro, o surrogazione permanente di uno o più Amministratori, il consiglio provvede provvisoriamente al loro rimpiazzo, fino alla prossima Assemblea generale.

Qualora il numero degli Amministratori si trovasse per una delle cause suespresse, ridotto a sette membri, un' Assemblea generale dovrà essere immediatamente convocata all'oggetto di eleggere i quattro membri necessari per completare il Consiglio.

Questi ultimi rimarranno in funzioni soltanto per il tempo che resterà a decorrere per membri che rimpiazzano. Vi sarà luogo d'applicare il presente articolo ogni qualvolta il Comitato di Parigi si troverà ridotto a meno di tre membri.

Lo stesso accadrà ogni qualvolta il numero dei membri italiani del Consiglio d'Amministrazione si troverà ridotto a meno di quattro membri.

Art 16.

Il Consiglio d'Amministrazione nominerà ogni anno un Presidente che sarà rieleggibile; in caso d'assenza del Presidente, il Consiglio nominerà in seduta quello de suoi membri che dovrà farne le veci

représenter par des mandataires choisis par eux parmi les membres du Conseil.

ART. 14.

Le Conseil d'Administration est nommé par l'Assemblée générale des Actionnaires.

Il reçoit, à titre d'indemnité, une somme annuelle de cent dix mille francs.

ART. 15.

La durée des fonctions des Administrateurs est de cinq années. Ils seront renouvelés de manière à conserver la proportion destinée à assurer la nationalité et la résidence italiennes de six membres, et le maintien du Comité de Paris, savoir : deux par chaque année, pendant les quatre premières années de l'exploitation régulière de toutes lesdites lignes, et trois la cinquième année de chaque période de cinq ans.

Les membres sortants sont désignés, la première fois, par la voie du sort, ensuite par l'ancienneté, et ils seront rééligibles.

En cas de décès, retraite ou empêchement permanent d'un ou plusieurs Administrateurs, le Conseil pourvoit provisoirement à leur remplacement jusqu'à la première Assemblée générale.

Si le nombre des Administrateurs se trouve, pour l'une des causes ci-dessus, réduit à sept membres, une Assemblée générale doit être immédiatement convoquée, afin d'élire les quatre membres nécessaires pour compléter le Conseil.

Les fonctions de ces derniers ne durent que pendant le temps qui reste à courir sur l'exercice des membres qu'ils remplacent. Il y aura lieu à l'application du présent article, toutes les fois que le Comité de Paris se trouvera réduit au-dessous de trois membres.

Il en sera de même toutes les fois que le nombre des membres italiens du Conseil d'Administration se trouvera réduit au-dessous de quatre membres.

ART. 16.

Le Conseil d'Administration nomme chaque année un Président rééligible, en cas d'absence du Président, le Conseil désigne, en séance, celui de ses membres qui doit le suppléer.

248

Art. 17.

Il Consiglio d'Amministrazione si riunirà ordinariamente alla sede della Società.

Il concorso di cinque membri almeno è necessario per la validità delle deliberazioni.

Le decisioni sono prese alla maggioranza assoluta dei membri present o rappresentati.

Gli Amministratori assenti possono farsi rappresentare da mandatari scelti fra i membri del Consiglio.

Se in qualche deliberazione uno dei membri presenti chiede l'aggiornamento della questione onde comunicare l'oggetto del voto ai membri assenti e provocare l'emissione del loro parere sul punto in questione, tale aggiornamento sarà di diritto.

I membri assenti saranno, in questo caso, tenuti di far conoscere a loro opinione o di venire in persona nel termine di dieci giorni, in mancanza di che, si passerà oltre.

Le deliberazioni del Consiglio dovranno, per essere valevoli, venire inscritte su registri che si terranno nella sede della Società, un duplicato dei quali dovrà essere inviato al Comitato di Parigi.

Art. 18.

Il Consiglio è investito dei più ampi poteri per l'amministrazione della Società e l'esercizio della concessione.

A questo titolo, esso determina le epoche e le proporzioni delle emissioni delle azioni ed obbligazioni e dei versamenti.

Egli convoca gli Azionisti alle Assemblee ordinarie e straordinarie.

Stabilisce, autorizza e ratifica i trattati, i contratti, gli acquisti di terreni e di stabili, le compere o le vendite d'oggetti mobili.

Esso determina l'importanza e le condizioni d'acquisto, delle macchine, dei materiali, delle provviste.

Fissa le spese generali di tutti i servizi, determina l'impiego dei fondi di riserva ed il collocamento dei fondi disponibili.

Autorizza il ritiro di qualsiasi fondi o trasferimento di rendite e valori.

Approva le tariffe ed il modo della loro percezione.

Stabilisce il regolamento del servizio interno ed esterno della impresa

Art. 17.

Le Conseil d'Administration se réunira ordinairement au siége de la Société.

Le concours de cinq membres au moins est nécessaire pour la validité des délibérations.

Les décisions sont prises à la majorité absolue des membres présents et représentés.

Les Administrateurs absents peuvent se faire représenter par des mandataires choisis parmi les membres du Conseil.

Si, dans une délibération, un membre présent réclame l'ajournement pour communiquer l'objet du vote aux membres absents et provoquer l'émission de leur opinion sur le point en question, cet ajournement sera de droit.

Les membres absents seront, en ce cas, tenus de faire connaître leur opinion ou de venir en personne, dans le délai de dix jours, faute de quoi il sera passé outre.

Les délibérations du Conseil, pour être valables, devront être inscrites sur des registres qui seront tenus au siége de la Société, et dont un double doit être envoyé au Comité de Paris.

Art. 18.

Le Conseil est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la Société et l'exploitation de la concession.

A ce titre : Il détermine les époques et proportions des émissions des actions et des obligations et des versements.

Il convoque les Actionnaires aux Assemblées ordinaires ou extraordinaires.

Il passe, autorise ou ratifie les traités, les marchés, les achats de terrains et d'immeubles, les achats ou ventes d'objets mobiliers.

Il détermine l'importance et les conditions d'achat des machines, des matériaux, des approvisionnements.

Il fixe les dépenses générales de tous les services.

Il détermine l'emploi des fonds de réserve et de placement des fonds disponibles.

Il approuve tous retraits de fonds ou transferts de rentes et valeurs.

Il fixe les tarifs et leur mode de perception.

Il arrête le règlement du service intérieur et extérieur de l'entreprise.

Nomina e revoca tutti gl'impiegati e gli agenti del servizio attivo e dell'Amministrazione, e determina le loro attribuzioni.

Autorizza qualsiasi compromesso, transazione od azione giudiziaria, le quittanze, le ricevute, le liberazioni e radiazioni d'iscrizioni ipotecarie.

In una parola il consiglio prende tutte le decisioni relative sia allo stabilimento, alla conservazione ed all'esercizio delle proprie strade ferrate, sia all'amministrazione della Società.

Art. 19.

Il trasferimento delle rendite o degli effetti pubblici, gli atti d'acquisto, di vendita o scambio di statuti, i mandati sulle banche ad altri depositari di fondi della Società, devono essere firmati da tre Amministratori, o da un delegato speciale nominato dal Consiglio.

Art. 20.

Il Consiglio può delegare ad una od a parecchie persone i poteri necessari all'eseguimento delle proprie decisioni ed alla gestione ordinaria degli affari della Società.

Egli fa tutti i regolamenti interni e specialmente quello che dovrà determinare, nei limiti dei presenti Statuti, i poteri e le attribuzioni del Comitato di Parigi. Il tutto senza pregiudizio dei mandati speciali che potesse conferire per affari determinati.

Art. 21.

I membri del Consiglio d'Amministrazione non contrattano, in ragione della loro gestione, nessuna obbligazione personale nè solidaria, relativamente agl'impegni della Società. Essi non rispondono che della esecuzione del loro mandato.

Il nomme et il révoque tous les employés et agents du service actif et de l'Administration, et détermine leurs attributions

Il autorise tous compromis, toutes transactions et actions judiciaires, toutes quittances, décharges ou main-levées d'appositions ou d'inscriptions hypothécaires

En un mot, le Conseil prend toutes les décisions relatives soit à l'établissement, à la conservation et à l'exploitation de ses chemins de fer, soit à l'administration de la Société.

ART. 19.

Les transferts de rentes et effets publics, les actes d'acquisition, vente ou échange d'immeubles, les mandats sur les banques et autres dépositaires des fonds de la Société, doivent être signés par trois Administrateurs, ou par un délégué spécial nommé par le Conseil.

ART. 20.

Le Conseil peut déléguer à une ou plusieurs personnes les pouvoirs nécessaires pour l'exécution de ses décisions et pour la gestion ordinaire des affaires de la Société.

Il fait tous les règlements intérieurs, et notamment celui qui détermine, dans les limites des présents Statuts, les pouvoirs et attributions du Comité de Paris, le tout sans préjudice des mandats spéciaux qu'il peut conférer pour des affaires déterminées.

ART. 21.

Les membres du Conseil d'Administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle, ni solidaire, à l'égard des engagements de la Société. Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

282

TITOLO QUARTO

Assemblee generali.

Art. 22.

La Società è rappresentata dall'Assemblea generale degli Azionisti.

L'Assemblea generale si compone di tutti gli Azionisti portatori di venti azioni almeno, o dei loro mandatarii.

L'Assemblea trovasi regolarmente costituita mediante la presenza di venti azionisti alle condizioni ch' essi riuniscano più d'un ventesimo del capitale delle azioni.

Nessuno può essere mandatario se non alla condizione di possedere egli stesso un diritto personale d'ammissione.

Ogni Azionista ha un voto per ogni gruppo di venti azioni ch' ei possiede, o rappresenta, senza che mai alcuno, sia come azionista o plenipotenziario, sia per la riunione di parecchi poteri, possa mai esprimere più di cinquanta voti.

Art. 23.

Nel caso in cui non fosse possibile di costituire l'Assemblea generale conformemente alle condizioni suespresse, si procederà entro otto giorni ad una nuova convocazione la quale fisserà il giorno in cui gli Azionisti si dovranno riunire di nuovo, senza che tal giorno possa essere lontano più d'un mese, a partire dalla riunione primitiva, o meno di dieci giorni a partire dal giorno della convocazione.

Le deliberazioni prese in questa seconda riunione sono valevoli, qualunque sia il numero delle persone presenti o la proporzione del capitale rappresentato.

Tuttavia in questo caso le deliberazioni non potranno riferirsi che agli oggetti già messi all' ordine del giorno della riunione precedente.

Art. 24.

L'Assemblea generale si riunisce di diritto alla sede della Società entro i primi quattro mesi che seguono la chiusura dell' esercizio d'ogni anno, il quale esercizio incomincia al 1° gennaio per finire al 31 dicembre.

TITRE QUATRIÈME

Assemblées générales.

Art. 22.

La Société est représentée par l'Assemblée générale des Actionnaires.

L'Assemblée générale se compose de tous les Actionnaires porteurs de vingt actions au moins, ou de leurs fondés de pouvoirs.

L'Assemblée est valablement constituée par la présence de vingt Actionnaires, à la condition qu'ils réunissent plus du vingtième du capital des actions.

On ne peut être fondé de pouvoirs qu'à la condition d'avoir de son chef un droit personnel d'admission.

Tout Actionnaire a une voix pour chaque groupe de vingt actions qu'il possède ou qu'il représente, mais nul ne peut, soit comme Actionnaire ou fondé de pouvoirs, soit par la réunion de plusieurs pouvoirs, avoir plus de cinquante voix.

Art. 23.

Faute de pouvoir constituer l'Assemblée générale, conformément aux conditions ci-dessus exigées, il est procédé, dans la huitaine, à une nouvelle convocation qui fixe le jour où les Actionnaires se réuniront de nouveau, sans que ce jour puisse être éloigné de plus d'un mois à partir de la première réunion, et de moins de dix jours à partir du jour de la convocation.

Les délibérations prises dans cette seconde réunion sont valables, quel que soit le nombre des personnes présentes, et quelle que soit la proportion du capital représenté.

Toutefois, dans ce cas, les délibérations ne pourront porter que sur les objets qui étaient à l'ordre du jour de la réunion précédente.

Art. 24.

L'Assemblée générale se réunit de droit au siège de la Société, dans les quatre premiers mois qui suivent la clôture de l'exercice de chaque année, lequel exercice commence le 1er janvier pour finir le 31 décembre.

L'Assemblea si riunisce inoltre in modo straordinario ogni qualvolta il Consiglio trova conveniente di convocarla.

Per quanto concerne le antiche reti ferrate e gli interessi inerenti, l'Assemblea generale potrà aver luogo a Parigi con autorizzazione del Governo.

Le convocazioni alle Assemblee, sia ordinarie, sia straordinarie, si fanno per mezzo di avvisi inseriti quindici giorni prima del giorno della riunione nella *Gazzetta ufficiale del Regno d'Italia*, ed in uno dei fogli giudiziarii di Parigi.

Per essere ammessi alle Assemblee generali dovranno gli Azionisti deporre i loro titoli a Torino, a Parigi od in ogni altra città, nel luogo indicato dalla convocazione, e questo almeno settanta due ore prima dell'ora fissata per la riunione.

Essi riceveranno in concambio de' biglietti personali e nominativi, valevoli al bisogno per una seconda riunione nei casi preveduti dagli articoli 23 et 28.

Nondimeno il Consiglio d'Amministrazione, qualora lo trovi conveniente, può permettere di sostituire al deposito dei titoli un semplice certificato, di cui determinerà la forma e le condizioni.

Art. 25.

L'Assemblea generale è presieduta dal Presidente del Consiglio di Amministrazione, ed in mancanza, da uno degli Amministratori nominato dal Consiglio.

Le funzioni di scrutatori sono esercitate dai due membri dell'Assemblea che possiedono o rappresentano il più gran numero di azioni.

La presidenza (ufficio) dell'Assemblea, designerà chi dovrà fare l'ufficio di segretario.

Art. 26.

Le deliberazioni sono prese alla maggioranza dei voti ai quali hanno diritto i membri presenti o rappresentati.

Art. 27.

L'Assemblea riceve communicazione dei conti e li approva se v'ha luogo.

L'Assemblée se réunit, en outre, extraordinairement, toutes les fois que le Conseil juge utile de la convoquer.

En ce qui concerne les anciens réseaux et tous les intérêts afférents, l'Assemblée générale pourra avoir lieu à Paris, avec l'autorisation du Gouvernement.

Les convocations, soit aux Assemblées ordinaires, soit aux Assemblées extraordinaires, sont faites par des avis insérés, quinze jours avant le jour de la réunion, dans la *Gazette officielle du Royaume*, et dans l'un des journaux judiciaires de Paris.

Pour être admis aux Assemblées générales, les Actionnaires devront déposer leurs titres à Turin, Paris, ou autre ville, dans les lieux indiqués par la convocation, et au moins soixante-douze heures avant celle fixée pour la réunion.

Ils recevront, en échange, des cartes personnelles et nominatives, qui seront valables, au besoin, pour une seconde réunion, dans les cas prévus par les articles 23 et 28.

Néanmoins, le Conseil d'Administration peut, s'il le juge convenable, permettre de substituer au dépôt des titres un simple visa dont il déterminera la forme et les conditions.

Art. 25.

L'Assemblée générale est présidée par le Président du Conseil d'Administration, et, à défaut, par un des Administrateurs désigné par le Conseil.

Les fonctions de Scrutateurs sont remplies par les deux membres de l'Assemblée qui possèdent ou représentent le plus grand nombre d'actions. Le bureau de l'Assemblée désigne le Secrétaire.

Art. 26.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix, auxquelles ont droit les membres présents ou représentés.

Art. 27.

L'Assemblée reçoit communication des comptes, et les approuve s'il y a lieu.

Sulla proposizione del Consiglio d'Amministrazione essa elegge gli amministratori e statuisce su tutte le questioni:

1° D'acquisto, vendita o scambio di stabili che non sono necessarii allo stabilimento, al mantenimento, all' esercizio ed alla conservazione delle strade ferrate;

2° Di domande di concessioni e di esercizio di mine o di cave;

3° D'imprestiti, diversi da quelli di cui si parla all' articolo 5°;

4° Di prolungazioni o di ramificazioni per via di costruzioni o d'acquisti;

5° Di prolungazione, rinnovamento od estensione della concessione;

6° Di modificazioni od aggiunte agli Statuti;

7° Di unioni, acquisti, fusioni ed alleanze con altre Compagnie di strade ferrate, come pure d'alienazione o d'amodiazione della rete di Savoia;

8° D'aumento del fondo sociale;

9° Di proroga o dissoluzione della Società.

L'Assemblea statuisce inoltre su tutte le proposizioni che le sono sottoposte, nei limiti degli Statuti, dal Consiglio d'Amministrazione.

Art. 28.

Le deliberazioni relative agli oggetti specificati ai numeri due, tre, quattro, cinque, sei, sette, otto e nove dell' articolo ventesimo settimo non possono esser prese che alla maggioranza di due terzi dei voti appartenenti ai membri presenti ed in un'Assemblea che riunisca almeno il decimo del capitale delle azioni.

Nel caso in cui questa condizione non potesse essere adempiuta, in una prima Assemblea, si procederà conformemente all' articolo ventesimo quarto.

Art. 29.

Le deliberazioni dell'Assemblea generale prese conformemente agli Statuti, sono obbligatorie per tutti gli Azionisti.

Di queste deliberazioni verrà redatto processo verbale firmato dai membri dell'ufficio di Presidenza.

Le spedizioni (ampliazioni) od estratti delle deliberazioni come pure tutte le copie od estratti dei documenti emanati sia dall'Assemblea generale, sia dagli uffici della Compagnia, sono certificati dal Presidente del Consiglio d'Amministrazione o da un suo delegato speciale.

Sur la proposition du Conseil d'administration, elle élit les Administrateurs et statue sur toutes les questions :

1° D'acquisitions, ventes ou échanges d'immeubles, en dehors de ceux qui sont nécessaires à l'établissement, à l'entretien, à l'exploitation ou à la conservation des chemins de fer;

2° De demandes en concession et exploitation de mines et carrières;

3° D'emprunts autres que ceux qui sont énoncés dans l'article 5;

4° De prolongements ou embranchements par voie de construction ou d'acquisition;

5° De prolongation, renouvellement ou extension de la concession;

6° De modifications ou additions aux Statuts;

7° D'unions, d'acquisitions, de fusions et d'alliances avec d'autres Compagnies de chemins de fer, ainsi que d'aliénation ou d'amodiation du réseau de Savoie;

8° D'augmentation du fonds social;

9° De prorogation ou dissolution de la Société.

L'Assemblée statue, en outre, sur toutes les propositions qui lui sont soumises, dans les limites des Statuts, par le Conseil d'Administration.

Art. 28.

Les délibérations relatives aux objets spécifiés sous les numéros deux, trois, quatre, cinq, six, sept, huit et neuf de l'article vingt-septième, ne peuvent être prises qu'à la majorité des deux tiers des voix appartenant aux membres présents, et dans une Assemblée réunissant au moins le dixième du capital des actions.

Dans le cas où cette condition ne serait pas remplie lors d'une première Assemblée, il sera procédé conformément à l'article vingt-quatrième.

Art. 29.

Les délibérations de l'Assemblée générale, prises conformément aux Statuts, obligent tous les Actionnaires.

Il en est dressé procès-verbal signé par les membres du Bureau.

Les ampliations ou extraits des délibérations, ainsi que toutes les copies ou extraits des pièces émanant soit de l'Assemblée générale, soit du Conseil d'Administration, soit des Bureaux de la Compagnie, sont certifiés par le Président du Conseil d'Administration ou par son delégué spécial.

ART. 30.

Le deliberazioni dell' Assemblea generale pei casi specificati ai numeri due, tre, quattro, cinque, sei, sette, otto e nove, del detto articolo ventesimo settimo e più specialmente per quanto concerne il modo e le condizioni degli imprestiti specificati al n° 3, non avranno effetto se non con approvazione del Governo.

TITOLO QUINTO

Conti annui. — Profitti. — Ammortizzazione.

ART. 31.

Al 31 dicembre di ciascun anno sarà formato uno Stato generale dell' attivo e del passivo della Società per essere sottoposto all' Assemblea generale nella sua adunanza annuale ordinaria.

La contabilità dell' esercizio della rete di Savoia e degl' interessi inerenti alle reti antiche, sarà tenuta separata e distinta.

ART. 32.

Sarà corrisposto agli Azionisti un annuo interesse del 6 per cento sulle rispettive azioni possedute, da prelevarsi, se occorre, sul fondo sociale, fino al termine dei lavori affidati in modo definitivo alla Società come all' articolo 2, numeri 1, 2, 3, 4, 5 dei presenti Statuti.

ART. 33.

Il fondo sociale è impiegato a soddisfare tutte le spese della Società, e ad assicurare il servizio degl' interessi e dell' ammortizzazione degl' imprestiti e, se occorra, a corrispondere l'interesse del sei per cento sulla azioni pei versamenti operati fino al compimento delle linee definitivamente concesse.

ART. 34.

Allorquando una, o parecchie sezioni della rete Calabro-Sicilana,

Art. 30

Les délibérations de l'Assemblée générale, pour les cas spécifiés dans les numéros deux, trois, quatre, cinq, six, sept, huit et neuf dudit article vingt-septième, notamment en ce qui concerne le mode et les conditions des emprunts spécifiés au numéro trois dudit article, n'auront aucun effet si elles ne sont approuvées par le Gouvernement.

TITRE CINQUIEME

Comptes annuels. — Bénéfices. — Amortissement.

Art. 31.

Il est dressé, le 31 décembre de chaque année, un état général de l'actif et du passif de la Société, pour être soumis à l'Assemblée générale dans sa réunion annuelle ordinaire.

La comptabilité de l'exploitation du réseau de Savoie et des intérêts afférents aux anciens réseaux est tenue séparée et distincte.

Art. 32.

Il sera servi aux Actionnaires un intérêt annuel de six pour cent, à prélever, au besoin, sur le fonds social, jusqu'à l'achèvement des travaux concédés d'une manière définitive à la Société, conformément aux articles 1, 2, 3, 4 et 5 des présents Statuts.

Art. 33.

Le fonds social est employé à solder toutes les dépenses de la Société, à assurer le service des intérêts et de l'amortissement des emprunts, et, au besoin, à servir aux actions, jusqu'à l'achèvement des lignes concédées d'une manière définitive, ledit intérêt de six pour cent par an sur les versements opérés.

Art. 34.

Après la mise en exploitation d'une ou plusieurs sections des réseaux

sarà messa in esercizio, il reddito depurato di queste sezioni verrà applicato al servizio degl'interessi delle azioni e delle obbligazioni.

Allorquando la totalità delle dette reti sarà messa in esercizio, i prodotti depurati saranno devoluti:

1° Al pagamento degli interessi dovuti alle obbligazioni ed alla formazione del fondo necessario all'ammortizzazione di dette obbligazioni;

2° A servire alle azioni non ammortizzate un'interesse del sei per cento all'anno pagabile ogni sei mesi;

3° A formare il fondo d'ammortizzazione d'una sufficiente annualità perchè il capitale in azioni possa essere completamente ammortizzato alla fine della concessione;

4° A dotare il fondo di riserva d'una somma che sarà fissata dal Consiglio d'Amministrazione, come lo sarà il massimo che tale riserva deve raggiungere. Nondimeno la dotazione annua di questo fondo di riserva non potrà essere inferiore al tre per cento dei profitti depurati, deduzione fatta dei prelevamenti di cui sopra fino a che la totalità del fondo di riserva non abbia raggiunta la cifra d'un milione.

5° Al prelevamento preveduto all'art. 14.

L'eccedente sarà ripartito ogni anno fra tutte le azioni non ammortizzate, ed i titoli rilasciati in concambio delle azioni ammortizzate, conformemente all'articolo trentesim'ottavo.

Il tutto salvo i diritti di partecipazione stipulati in favore dello Stato nel capitolato d'oneri e nelle Legge di concessione per il caso in cui i prodotti sorpassassero le cifre che vi sono prevedute e determinate.

Art. 35.

Il fondo d'ammortizzazione è impiegato ogni anno, a partire dal secondo anno che seguirà l'apertura ed esercizio di tutte le reti, al rimborso fino a dovuto concorrenza, del numero corrispondente d'azioni estratte pubblicamente a sorte, alle epoche, nei luoghi e secondo le norme stabilite dal Consiglio d'Amministrazione.

Art. 36.

In concambio dei titoli d'azioni indicate dalla sorte per essere ammortizzate, il portatore riceverà:

1° Il rimborso dell'ammontare integrale dei versamenti effettuati

Calabro-Siciliens, les revenus nets de ces sections sont appliqués au service des intérêts des actions et des obligations.

Après la mise en exploitation de la totalité du réseau, les produits nets sont employés :

1° Au payement des intérêts des obligations et à la formation du fonds nécessaire à leur amortissement ;

2° A servir aux actions non amorties un intérêt annuel de six pour cent, payable tous les six mois ;

3° A doter le fonds d'amortissement d'une annuité suffisante pour que le capital soit entièrement amorti à la fin de la concession ;

4° A doter le fonds de réserve d'une somme qui, ainsi que le maximum que cette réserve doit atteindre, sera fixée par le Conseil d'Administration. Toutefois, la dotation annuelle de ce fonds de réserve ne pourra être inférieure à trois pour cent du bénéfice net restant après les prélèvements qui précèdent, tant que la totalité du fonds de réserve n'aura pas atteint le chiffre d'un million ;

5° Au prélèvement prévu par l'article 14.

L'excédent sera réparti tous les ans entre toutes les actions non amorties et les titres délivrés en échange des actions amorties, conformément à l'article trente-huitième.

Le tout, sauf les droits de partage stipulés en faveur de l'État par le Cahier des charges et la Loi de concession pour le cas où les revenus dépasseraient les chiffres qui y sont prévus et déterminés.

Art. 35.

Le fonds d'amortissement est employé chaque année, à partir de la seconde année qui suivra la mise en exploitation de tous les réseaux, au remboursement jusqu'à due concurrence du nombre correspondant d'actions tirées publiquement au sort, aux époques, aux lieux, et suivant les formes déterminées par le Conseil d'Administration.

Art. 36.

En échange des titres d'actions désignées par le sort pour être amorties, les porteurs recevront :

1° Le remboursement du montant intégral des versements opérés sur

sull'azione ammortizzata a dai dividendi che le competono; il tutto fino al giorno indicato per tale rimborso;

2° Un nuovo titolo speciale i di cui diritti attivi e passivi non differiscono da quelli del titolo primitivo se non in quanto che non dà più luogo all'interesse del 6 p. 0/0 di cui si parla all'articolo 32.

I numeri delle azioni indicate dalla sorte per essere ammortizzate, sono pubblicati nella forma determinata all'articolo ottavo.

Il rimborso ha luogo dopo il primo gennaio dell'anno susseguente.

TITOLO SESTO.

Liquidazione.

Art. 37.

Il pagamento degl'interessi e dividendi come puro il rimborso delle azioni ammortizzate, si effettua alla sede della Società od in quegli altri luoghi che saranno indicati dal Consiglio d'Amministrazione.

Gl'interessi e i dividendi sono sottoposti alla prescrizione dopo cinque anni, a partire dal giorno indicato nelle pubblicazioni che ne annunciano l'esigibilità, nella forme stabilita dall'articolo ottavo.

Art. 38.

Il modo di liquidazione della Società sarà deciso dall'Assemblea generale.

I fondi esistenti nella cassa della Società allo spirare della concessione e tutti i valori provenienti dalla liquidazione servono a far fronte agli obblighi del capitolato d'oneri relativi alla consegna delle strade ferrate, e loro dipendenze, allo Stato, ed al rimborso eventuale delle azioni che non ossero per ancor ammortizzate.

L'eccedente sarà ripartito fra tutti gli Azionisti senza distinzione

l'action amortie, et des dividendes y afférents ; le tout jusqu'au jour indiqué pour ce remboursement,

2° Un titre nouveau et spécial, dont les droits actifs et passifs ne diffèrent en rien de ceux des titres primitifs qu'en ce qu'il ne donne plus droit à l'intérêt de six pour cent dont il est parlé à l'article 32.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être amorties sont publiés dans la forme déterminée en l'article huitième.

Le remboursement en est effectué à partir du 1er janvier de l'année suivante.

TITRE SIXIÈME

Liquidation.

Art. 37.

Le payement des intérêts et dividendes, ainsi que le remboursement des actions amorties, s'opère au siége de la Société et aux autres lieux qui seraient indiqués par le Conseil d'Administration.

Les intérêts et dividendes sont soumis à la prescription de cinq ans, à partir du jour indiqué dans les publications qui en annoncent l'exigibilité dans les formes établies par l'article huitième.

Art. 38

Le mode de liquidation de la Société sera décidé par l'Assemblée générale.

Les fonds existant dans la caisse de la Société à l'expiration de la concession et toutes les valeurs qui proviennent de la liquidation, servent à remplir les obligations du Cahier des charges relatives à la remise à l'État du chemin de fer et dépendances, et à rembourser, s'il y a lieu, les actions non encore amorties.

L'excédant est réparti entre tous les Actionnaires sans distinction.

TITOLO SETTIMO

Contestazioni.

ART. 39.

Tutte le contestazioni sociali sono giudicate in via d'arbitramento conforme alle disposizioni del Codice di commercio, titolo III, libro 4°.

ART. 40.

In caso di contestazione, qualunque Azionista, attore o convenuto, dovrà eleggere domicilio alla sede della Società ove potranno essergli dirette, senza dilazioni di distanze, tutte le notificazioni ed intimazioni.

In mancanza d'elezione di domicilio, i comparenti e tutti gli Azionisti eleggono domicilio per ogni e qualunque notificazione all'Ufficio del rappresentante del pubblico ministero del Tribunale della città in cui ha sede la Società, e si riconoscono, per tutte le contese sociali, giustiziabili dai tribunali competenti di detta città.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

A.

Derogando agli articoli suespressi, il Consiglio d'Amministrazione attuale si compone dei signori :

1° PANDOLFINA, principe di San-Giuseppe, senatore;
2° RAELI, deputato;
3° Conte OLDOFREDI, senatore;
4° Conte REGIS;
5° BRUNET, deputato;
6° General PESCETTO;

TITRE SEPTIÈME

Contestations.

Art. 39.

Toutes les contestations sociales sont jugées par arbitrage, conformément aux dispositions du Code de commerce, titre III°, livre 4°.

Art. 40.

En cas de contestation, tout Actionnaire, demandeur ou défendeur, devra faire élection de domicile au siége de la Société, où peuvent lui être adressées, sans délai de distance, toutes les notifications et assignations.

A défaut d'élection de domicile, les comparants et tous les Actionnaires font élection de domicile, pour toutes notifications quelconques, au parquet de l'avocat fiscal du tribunal de la ville où est le siége de la Société, et se reconnaissent, pour toutes les contestations sociales, justiciables des tribunaux compétents dans cette dernière ville.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

A.

Par dérogation aux articles ci-dessus, le Conseil actuel d'Administration est composé de MM :

1° PANDOLFINA, prince de Saint-Joseph, sénateur;
2° RAELI, député;
3° Comte OLDOFREDI, sénateur ;
4° Comte REGIS;
5° BRUNET, député;
6° Général PESCETTO ;

Il Comitato di Parigi è costituito dai signori:

7° Carlo LAFFITTE;
8° CALVET-ROGNIAT, deputato al Corpo legislativo francese;
9° Henry MIRAULT;
10° A. de BOURGOING, membro del Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dell' Ovest in Francia;
11° Conte WELLS DE LA VALETTE.

Detto Consiglio e detto Comitato resteranno in funzioni durante i due anni che seguiranno l'apertura all'esercizio di tutte le reti comprese nella concessione. Allo spirare del secondo anno si applicherà l'articolo 14 dei presenti Statuti.

II.

Pieni poteri sono attribuiti ad ogni portatore di un estratto o di una spedizione dei presenti Statuti, per far procedere al deposito ed alla pubblicazione dei medesimi.

Torino, 14 settembre 1863.

Firmato sull'originale:
Charles LAFFITTE.

Le Comité de Paris est composé de MM .

7° CHARLES LAFFITTE ;
8° CALVET-ROGNIAT, député au Corps législatif de France ;
9° HENRY MIRAULT ;
10° A. DE BOURGOING, membre du Conseil d'Administration des Chemins de fer de l'Ouest, en France ;
11° Comte WELLS DE LA VALETTE.

Ce Conseil et ce Comité resteront en fonctions, pendant les deux années qui suivront la mise en exploitation de tous les réseaux compris dans la concession.

A l'expiration de la deuxième année, on appliquera l'article 14 des présents Statuts.

III.

Pleins pouvoirs sont donnés à tout porteur d'un extrait ou d'une expédition pour faire procéder au dépôt et à la publication des présents Statuts.

Turin, le 14 septembre 1863.

Signé sur l'original:
CHARLES LAFFITTE.

DECRETO REGIO CHE APPROVA GLI STATUTI

VITTORIO-EMANUELE II,

Per grazia di Dio e volontà della nazione, Re d'Italia;

Veduta la Legge del 25 agosto 1863 concernente l'acquisto per parte dello Stato della sezione della ferrovia VITTORIO-EMANUELE, denominata *del Ticino* e la concessione della costruzione e dell'esercizio delle Strade ferrate Calabro-Sicule fatta in favore del cav.ᵉ CARLO LAFFITTE, Presidente del Consiglio d'Amministrazione della Società per la ferrovia suddetta;

Visto l'atto pubblico, 14 settembre, rogato Turvano col quale si costituiva una nuova Società anonima sotto il titolo di SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE VITTORIO-EMANUELE;

Veduto il parere del Consiglio di Stato del 10 ottobre 1863,

Sulla proposta del Ministro d'Agricultura, Industria e Commercio,

Abbiamo ordinato ed ordiniamo quanto segue:

ARTICOLO PRIMO. La Società anonima costituitasi nella Capitale del Regno con pubblico atto del 14 settembre 1863, rogato Turvano, per la costruzione e l'esercizio delle Strade ferrate Calabro-Sicule, sotto il nome di SOCIETÀ VITTORIO-EMANUELE, è autorizzata, e ne sono approvati gli Statuti inseriti nell' atto medesimo, salvo il disposto del presente Decreto.

ART. 2. Negli Statuti anzidetti sono introdotte le seguenti variazioni.

A. L'art. 1° comincierà colle parole: « *Rimane costituita una Società anonima in conformità della Legge 25 agosto 1863, fra gli Azionisti infrà indicati* cioè, etc.

B. Nell' art. 5°, paragrafo 3, dopo le parole: « *Bisogni della Società*, si aggiungerà: « *Con approvazione Governativa e senza che l'emissione possa in alcun caso eccedere il doppio dei versamenti fatti sulle azioni. Le obbligazioni dovranno esse controfirmate dal delegato del Governo.* »

DÉCRET ROYAL APPROUVANT LES STATUTS

VICTOR-EMMANUEL II,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Roi d'Italie;

Vu la Loi du 25 août 1863, concernant l'acquisition par l'État de la section du chemin de fer VICTOR-EMMANUEL, dite *du Tessin*, et la concession de la construction et de l'exploitation des Chemins de fer Calabro-Siciliens, faite en faveur du chev^r CHARLES LAFFITTE, Président du Conseil d'Administration de la Société desdits chemins de fer;

Vu l'acte public du 14 septembre, reçu Turvano, par lequel on constitue une nouvelle Société anonyme sous le titre de SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER VICTOR-EMMANUEL;

Vu l'avis du Conseil d'État, du 10 octobre 1863;

Sur la proposition du Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et du Commerce,

Avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. La Société anonyme constituée dans la Capitale du Royaume, par acte public du 14 septembre 1863, reçu Turvano, pour la construction et l'exploitation des Chemins de fer Calabro-Siciliens, sous le titre de SOCIÉTÉ VICTOR-EMMANUEL, est autorisée, et ses Statuts, annexés audit acte, sont approuvés, sauf les dispositions du présent Décret.

ART. 2. Lesdits Statuts sont modifiés ainsi qu'il suit :

A. L'art. 1er commencera par les mots : « *Il est formé une Société anonyme, conformément à la Loi du* 25 *août* 1863, *entre les Actionnaires y désignés*, etc. »

B. A l'art. 5, paragraphe 3, après les mots « *Besoins de la Société*, » on ajoutera : « *Avec l'approbation du Gouvernement, et sans que l'émission puisse, en aucun cas, dépasser le double des versements faits sur les actions. Les obligations devront être contresignées par un délégué du Gouvernement*, »

C. Nel 3° paragrafo dell' art. 10, dopo le parole: « *Vendute per duplicato*, » si dirà: « *A rischio e pericolo del debitore in quanto trattisi di titoli nominativi, e per conto della Società se i titoli sono al portatore, e tale vendita sarà fatta, ecc.,* » cancellandosi nel successivo paragrafo le parole « *Ed i fondi già versati possono essere dichiarati di pertinenza della Società mediante semplice decisione del Consiglio d'Amministrazione.* »

D. Nell' art. 17 si cancelleranno le seguenti parole: « *Ed in via straordinaria dietro Convenzione, alle epoche e nei luoghi ch' esso giudichera più vantaggiosi nell' interesse della Società.* » E vi si aggiungeranno dopo la voce « *registri* » le parole: « *Che si terranno nella sede della Società.* »

E. In fine dell' art. 32 si aggiungerà: « *Affidati in modo definitivo alla Società come all' art. 2, numeri 1, 2, 3, 4, 5 dei presenti Statuti.* »

Art. 3. La Società venendo sottoposta all' immediata vigilanza del Governo, da esercitarsi per mezzo di un suo commissario Governativo, essa pagherà queste chiamata a concorrere nelle spese di commissariato amministrativo per una somma non maggiore di lire 6,000 annue, fermo quanto è disposto dal Capitolato di concessione pei Commissarii tecnici.

Art. 4. L'atto pubblico, rogato Turvano, cogli annessivi Statuti ed il presente Decreto, saranno pubblicati per disteso nel *Giornale ufficiale del Regno.*

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserto nella *Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia*, mandando a chiunque spetti, di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Torino, addì 21 ottobre 1863.

Firmato: VITTORIO-EMANUELE.

Controfirmato: MANNA.

C. Au 3e paragraphe de l'art. 10, après les mots : « *Vendus par duplicata,* » on dira : « *Aux risques et périls du débiteur, s'il s'agit de titres nominatifs, et pour le compte de la Société si les titres sont au porteur, et cette vente se fera,* etc., » en rayant dans le paragraphe suivant les mots : « *Et les fonds déjà versés pourront être déclarés acquis à la Société moyennant une simple décision du Conseil d'Administration.* »

D. A l'art. 17 on rayera les mots suivants : « *Et par voie extraordinaire après convention, aux époques et dans les lieux qu'il jugera plus avantageux dans l'intérêt de la Société.* » Et après le mot « *registres,* » on ajoutera : « *qui seront tenus au siége de la Société.* »

E. A la fin de l'art. 32 on ajoutera « *Concédés d'une manière définitive à la Société, conformément à l'art. 2, nos 1, 2, 3, 4 et 5, des présents Statuts.* »

Art. 3. Si la Société était soumise à la surveillance immédiate du Gouvernement, qui l'exercera par le moyen d'un Commissaire royal, elle pourra être appelée à concourir aux frais du Commissariat administratif pour une somme qui ne dépassera pas 6,000 francs par an, sans déroger à ce qui est porté par le Cahier des charges au sujet des Commissaires techniques.

Art. 4. L'acte public, reçu Turvano, avec les Statuts y annexés et le présent Décret, seront publiés *in extenso* dans le *Journal officiel du Royaume.*

Ordonnons que le présent Décret, muni du sceau de l'État, sera inséré dans le *Recueil officiel des Lois et Décrets du Royaume d'Italie*, et mandons à qui il appartiendra de l'observer et de le faire observer.

Donné à Turin, le 21 octobre 1863.

(*Signé*) VICTOR-EMMANUEL.

(*Contresigné*) MANNA.

INDICE ANALITICO

	Art.	Pagina
CONVENZIONE PER LA CESSIONE ALLO STATO DELLA STRADA FERRATA VITTORIO EMANUELE.		
(Divisione del Ticino)		2
Cessione allo Stato della via ferrata da Torino al Ticino e di 6,011 Azioni della via di Susa	1	3
Dettagli di tale cessione	2	6
Ricupero degli articoli di consumo per parte del Governo.	3	4
Rinuncia della Società ai suoi diritti anteriori	4	4
Consegna della via ferrata e de suoi accessorii . . .	5	4
Pagamento ed estinzione dei debiti della Società	6	5
Liquidazione dei crediti.	7	6
Impegni del Governo verso la Società — Passaggio delle Alpi	8	5
Rendita annua da pagarsi alla Società	9	6
Presa di possesso della via ferrata del Ticino	10	6
Piante, disegni, etc., da consegnare al Governo.	11	6
Accettazione per parte dello Stato, del personale addetto al servizio della linea ceduta . . .	12	7
Dichiarazione del Governo Imperiale di Francia, da ottenersi nei diciotto mesi che seguiranno la promulgazione della Legge 25 agosto 1863	13	7

TABLE ANALYTIQUE

	Art.	Page
CONVENTION POUR LA CESSION A L'ÉTAT DU CHEMIN VICTOR-EMMANUEL.		
(Division du Tessin)		2
Cession à l'État du chemin de Turin au Tessin, et de 6,011 Actions du chemin de Suse . .	1	3
Détails de la cession ci-dessus désignée	2	6
Rachat par le Gouvernement des articles de consommation, etc.	3	4
Renonciation par la Société à ses droits antérieurs	4	4
Remise du chemin et de ses accessoires	5	4
Paiement et extinction des dettes de la Société	6	5
Liquidation des créances . .	7	5
Engagements divers du Gouvernement vis-à-vis de la Société — Passage des Alpes . .	8	5
Rente annuelle à payer à la Société.	9	6
Prise de possession du chemin du Tessin	10	6
Plans, dessins, etc., à remettre au Gouvernement	11	6
Acceptation par l'État du personnel attaché au service de la ligne cédée	12	7
Déclaration du Gouvernement impérial de France à obtenir dans les dix-huit mois qui suivront la promulgation de la Loi du 25 août 1863	13	7

292

	Art.	Pagine		Art.	Pages
Concessione. — Costruzione ed esercizio	14	8	Concession. — Construction et exploitation	14	8
Termini della costruzione e dell'esercizio	15	8	Délais de construction et d'exploitation	15	8
Linee Bari-Taranto e Taranto-Reggio	16	8	Lignes Bari-Tarente et Tarente-Reggio	16	8
Consiglio d'Amministrazione — Gestione della Società. Assemblee generali. — Residenza del Consiglio — Domicilio legale	17	8	Conseil d'Administration — Gestion de la Société — Assemblées générales — Résidence du Conseil. — Domicile légal	17	8
Capitale, Azioni ed Obbligazioni. — Termine di realizzazione	18	10	Capital, Actions et Obligations — Délai de réalisation	18	10
Riparazioni del materiale di servizio — Stabilimenti da formarsi in Sicilia e nelle Calabrie	19	10	Réparations au matériel de service —Établissements à former en Sicile et dans les Calabres.	19	10
Via Ferrata da Palermo a Trapani e Marsala	20	10	Chemin de fer de Palerme à Trapani et Marsala	20	10
Tronco dalla foce del Basento alla longitudine di Potenza	21	18	Embranchement de chemin de fer de l'embouchure du Basento à la longitude de Potenza.	21	18
Linea da Taranto a Brindisi	22	12	Ligne de Tarente à Brindisi	22	12
Cauzione della Società	23	12	Cautionnement de la Société.	23	12
Diritti ed Obblighi della Società	24	13	Droits et Obligations de la Société	24	13
Durata della concessione	25	13	Durée de la concession	25	13
Sovvenzione annua e chilometrica	26	13	Subvention annuelle et kilométrique	26	13
Sovvenzione di nove milioni concernente la concessione Adami e Compagnia	27	14	Subvention de neuf millions concernant la concession Adami et Compagnie	27	14
Epoca di pagamento della sovvenzione di nove milioni	28	14	Époque de payement de la subvention de neuf millions	28	14
Studi e progetti di linee da rimettersi alla Società	29	14	Études et projets de lignes à remettre à la Société	29	14
Questione dello scioglimento della Società delle vie Calabro-Sicilane	30	14	Question de la dissolution de la Société des chemins Calabro-Siciliens	30	14
Società delle vie Calabro-Sicilane — Sostituzione della Compagnia Vittorio Emanuele ai diritti del Governo	31	15	Société des chemins Calabro-Siciliens. — Substitution de la Compagnie Victor-Emmanuel aux droits du Gouvernement	31	15
Preferenza accordata alla Società per la costruzione di nuove vie ferrate	32	15	Préférence accordée à la Société pour la construction de nouveaux chemins	32	15
Personale addetto alla linea tra Palermo e Bagheria. — Personale in genere	33	16	Personnel attaché à la ligne entre Palerme et Bagheria — Personnel en général	33	16

	Art	Pag.		Art	Pag.
Costruzione delle vie concesse — Ponti	35	16	Construction des chemins concédés. — Ponts	35	16
Locali da costruirsi per sicurezza e difesa delle vie ferrate — Strade per cavalli	35	17	Locaux divers à construire pour la sécurité et la défense des chemins de fer. — Chemins pour chevaux	35	17
Taglio dei boschi	36	17	Coupe des bois	36	17
Servizio di navigazione fra Messina e Reggio	37	17	Service de navigation entre Messine et Reggio	37	17
Differenze — Arbitri	38	18	Différends — Arbitres	38	18
Stesso soggetto	39	18	Même objet	39	18
CAPITOLATO D'ONERI			**CAHIER DES CHARGES**		
TITOLO I°			TITRE Ier.		
REGOLE DA OSSERVARSI PER GLI STUDII E PROCEDURA NORMALE PEI PROGETTI DI LINEE.		20	RÈGLES A OBSERVER POUR LES ÉTUDES ET PROCÉDURE RÉGLEMENTAIRES POUR LES PROJETS DE LIGNES		20
Accesso alle proprietà altrui — Levate di piante, scavi, etc. — Appoggio del Governo	1	20	Entrée dans les propriétés d'autrui — Levées de plans, fouilles, etc — Appui du Gouvernement	1	20
Autorizzazione da ottenersi dal ministero	2	20	Autorisation ministérielle à obtenir	2	20
Tracciati — Profili	3	21	Tracés — Profils	3	21
Stesso soggetto	4	21	Même objet	4	21
Progetti speciali da presentarsi pei principali lavori d'arte, ponti, stazioni, uffici, etc.	5	22	Projets spéciaux à présenter pour les principaux travaux d'art, ponts, stations, bureaux divers, etc.	5	22
Stesso soggetto	6	22	Même objet	6	22
Stesso soggetto	7	23	Même objet	7	23
Difficile esecuzione di linee e di sezioni. — Progetti di massima da sottomettersi al Ministero	8	24	Exécution difficile de lignes ou de sections de lignes — Avant-projets à soumettre au Ministère	8	24
Progetti d'ogni genere che debbono essere approvati dal ministero	9	24	Projets de toute espèce à faire approuver par le Ministère	9	24
Stesso soggetto	10	24	Même objet	10	24
Modificazioni da introdurre nei progetti adottati dal Ministero	11	25	Modifications à apporter aux projets adoptés par le Ministère	11	25
Decreti ministeriali relativi alle adozione di progetti da presentarsi in doppio originale	12	25	Décrets ministériels concernant l'adoption des projets à soumettre en double expédition	12	25
Esecuzione dei lavori — Costruzione delle vie ad un solo binario — Larghezza delle vie ferrate	13	25	Exécution des travaux — Construction des chemins à une seule voie — Largeur des chemins	13	25
Scolo delle acque	14	26	Ecoulement des eaux	14	26

	Art.	Pagina		Art.	Pages
Declivio delle scarpe	15	27	Inclinaison des talus	15	27
Viadotti	16	27	Viaducs	16	27
Larghezza ed altezza delle luce dei ponti, delle strade e dei canali	17	28	Largeur et hauteur de l'ouverture des ponts de routes et de canaux	17	29
Larghezza e altezza dei sotterranei .	18	28	Largeur et hauteur des souterrains .	18	28
Curve	19	29	Courbes	19	29
Declivii	20	29	Pentes	20	29
Ponti, ponticelli, acquedotti, viadotti, etc	21	30	Ponts, ponceaux, aqueducs, viaducs, etc	21	30
Stesso soggetto	22	30	Même objet	22	30
Stesso soggetto	23	30	Même objet	23	30
Straripamento di fiumi e torrenti .	24	31	Débordement des fleuves, torrents ou rivières	24	31
Vicinanza di precipizi. — Misure da prendersi	25	31	Voisinage de précipices. — Mesures à prendre	25	31
Ristabilimento delle comunicazioni interrotte dalle vie ferrate . . .	26	31	Rétablissement des communications coupées par le chemin de fer.	26	31
Case cantoniere e di guardia. . .	27	32	Maisons de cantonniers et de gardes	27	32
Stazioni — Fermate.	28	33	Stations — Gares d'arrêt	28	33
Interruzione delle comunicazioni. — Rinuncia degli interessati o loro rappresentanti	29	33	Interruption des communications. — Renonciation des intéressés ou des ayants droit	29	33
Altezza del massicciato della via . .	30	34	Hauteur de l'empierrement de la voie	30	34
Chiusura delle strade ferrate. . .	31	34	Clôture du chemin	31	34
Larghezza della via	32	34	Largeur de la voie	32	34
Longhezza delle traversine	33	34	Longueur des traverses	33	34
Peso e lunghezza delle rotaie e dei cuscinetti	34	35	Poids et longueur des rails et coussinets	34	35
Stesso soggetto	35	35	Même objet	35	35
Materiale fisso	36	35	Materiel fixe	36	35
Fili ed apparecchi elettrici . . .	37	36	Fils et appareils électriques . . .	37	36
Fortificazioni — Porti e spiaggie non conservati	38	36	Fortifications — Ports ou plages non conservés	38	36
Strada militare. — Via laterale da stabilirsi	39	36	Route militaire — Chemins de ronde à établir	39	36

TITOLO II — TITRE II

	Art.	Pagina		Art.	Pages
PRESCRIZIONI E CONDIZIONI NORMALI PER L'ESECUZIONE DEI LAVORI.		37	PRESCRIPTIONS ET CONDITIONS REGLEMENTAIRES POUR L'EXECUTION DES TRAVAUX.		37
Sorveglianza dei lavori e loro buona esecuzione	40	37	Surveillance des travaux, — bonne exécution	40	37

	Art	Pag		Art	Pages
Stesso soggetto	41	37	Même objet	41	37
Stesso soggetto	42	37	Même objet	42	37
Possibilità d'introdurre modificazioni nei tracciati	43	38	Possibilité d'introduire des modifications dans les tracés	43	38
Terreni, edifici, etc., da acquistarsi dalla Società per la costruzione e l'esercizio delle vie ferrate	44	38	Terrains, bâtiments, etc., à acquérir par la Société pour la construction et l'exploitation des chemins	44	38
Scavo di materiali	45	39	Extraction des matériaux	45	39
Buona esecuzione e consolidazione dei lavori	46	40	Bonne exécution et consolidation des travaux	46	40
Sviamento e raddrizzamento dei corsi d'acqua	47	40	Déplacements ou redressements des lits des cours d'eau	47	40
Copertura degli edifici che servono al passaggio delle acque, etc	48	40	Couvertures des édifices servant au passage des eaux, etc.	48	40
Incrociamenti della via ferrata	49	41	Croisements de voie	49	41
Curve	50	41	Courbes	50	41
Pubbliche comunicazioni interrotte	51	42	Communication publique interrompue	51	42
Progetti e disegni speciali per le case cantoniere e di guardia	52	42	Projets et dessins spéciaux pour les maisons cantonnières et de gardes	52	42
Siepi vive e di chiusura	53	43	Haies vives et de clôture	53	43
Materiali che debbono servire al massicciato delle vie	54	43	Matériaux devant servir à l'empierrement des rails	54	43
Legnami per le traverse	55	44	Bois pour les traverses	55	44
Tolleranza sul peso delle rotaie e dei cuscinetti	56	44	Tolérance pour le poids des rails et coussinets	56	44
Edifici delle stazioni	57	45	Bâtiments des stations	57	45
Costruzione dei fondamenti di opere murali	58	45	Construction des fondations des ouvrages en maçonnerie	58	45
Stesso oggetto	59	46	Même objet	59	46
Rivestimento delle gallerie e dei sotterranei	60	46	Revêtement des percées ou souterrains	60	46
Uso del ferro e della ghisa nelle opere d'arte	61	47	Emploi du fer et de la fonte dans les ouvrages d'art	61	47
Responsabilità legale della Società pe' suoi appaltatori e fornitori di materiali	62	48	Responsabilité légale par la Société de ses entrepreneurs et fournisseurs de matériaux	62	48
Collaudo e consegna provvisorii dei lavori	63	49	Reconnaissance et réception provisoires des travaux	63	48
Limiti esterni delle vie ferrate	64	49	Bornage des chemins	64	49
TITOLO III. MANUTENZIONE ED ESERCIZIO.		50	TITRE III. ENTRETIEN ET EXPLOITATION.		50
Sicurezza delle vie ferrate	65	49	Sécurité des chemins	65	50

	Art.	Pag.		Art.	Pages
Officine speciali da stabilirsi per le piccole riparazioni	66	49	Ateliers spéciaux à établir pour les petites réparations	66	49
Locomotive, carrozze e vagoni	67	50	Locomotives, voitures et wagons	67	50
Stesso soggetto	68	50	Même objet	68	50
Stesso soggetto	69	50	Même objet	69	50
Carrozze di lusso	70	51	Voitures de luxe	70	51
Controle e sorveglianza dell'Amministrazione — Regolamenti, ordini di servizio, etc, da sottomettersi al Governo	71	51	Contrôle et surveillance de l'administration — Règlements, ordres de services, etc., à soumettre au Gouvernement	71	51
Manutenzione delle strade	72	51	Entretien des chemins	72	51
Stesso soggetto	73	52	Même objet	73	52
Regolarità del servizio. — Personale sufficiente e capace	74	52	Régularité du service. — Personnel suffisant et capable	74	52
TITOLO IV.			**TITRE IV.**		
RICEVIMENTO DEI LAVORI. — RICUPERO DELLA VIA FERRATA. — RITORNO ALLO STATO. — DECADIMENTO.		53	RÉCEPTION DES TRAVAUX. — RACHAT DU CHEMIN. — SA REVERSIBILITÉ A L'ÉTAT. — DÉCHÉANCE.		53
Collaudo generale dei lavori	75	53	Réception générale des travaux	75	53
Stesso soggetto	76	53	Même objet	76	53
Ricupero della concessione per parte dello Stato, etc.	77	53	Rachat par l'État de la concession, etc	77	53
Stesso soggetto	78	54	Même objet	78	54
Stesso soggetto	79	54	Même objet	79	54
Decadimento della Società in caso d'inesecuzione o d'inadempimento dei lavori nei termini stabiliti	80	55	Déchéance de la Société en cas d'inexécution et de non-terminaison des travaux dans les délais fixés	80	55
Stesso soggetto	81	55	Même objet	81	55
Stesso soggetto	82	56	Même objet	82	55
Stesso soggetto	83	56	Même objet	83	56
TITOLO V.			**TITRE V.**		
TARIFFE E CONDIZIONI RELATIVE AL TRASPORTO DEI VIAGGIATORI E DELLE MERCI		56	TARIFS ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES		56
Tariffe	84	56	Tarifs	84	56
Tariffe differenziali	85	56	Tarifs différentiels	85	56
Stesso soggetto — Spese accessorie.	86	57	Même objet — Frais accessoires	86	57
Affissione delle tariffe. Pubblicazione	87	57	Affichage des tarifs — Publication.	87	57
Buona esecuzione dei trasporti	88	57	Bonne exécution des transports	88	57

	Art	Pages
Composizione dei convogli	89	57
False dichiarazioni — Aggruppamenti	90	57
Riduzione del prezzo di trasporto in caso di carestia	91	58
Fissazione delle tariffe	92	58
DISPOSIZIONI COMUNI AI DUE MEZZI DI TRASPORTO.		60
Trasporto di truppe	93	60
Trasporto di lettere e dispacci del Governo e della Posta	94	60
Trasporto gratuito delle lettere e dei pacchi spettanti alla Società	95	62
Trasporto gratuito degli agenti Governativi	96	62
Convogli speciali e temporarî	97	63
Congiunzione delle vie concedute. — Servizio cumulativo	98	63
Biglietti di libero circuito	99	63
Riduzione delle tariffe dopo 15 anni d'esercizio	100	63
TITOLO VI		
DISPOSIZIONI VARIE		64
Espropriazioni. — Taglio di boschi	101	64
Esenzione dei diritti di registro ed altri	102	64
Libera importazione dei diversi oggetti destinati alla costruzione ed all'esercizio delle vie ferrate	103	64
Scoperte di monumenti, etc.	104	64
Contribuzione fondiaria	105	65
Caso di guerra	106	65
Diritti di pedaggi e di dazio	107	65
Costruzione di strade, canali o rivi	108	65
Spese di visita, sorveglianza e controlo — Versamenti da farsi allo Stato	109	66
Linea da Siracusa a Catania — Ponti da stabilirsi sul torrente Simeto	110	66

	Art	Pages
Composition des trains	89	57
Fausses déclarations — Groupements	90	57
Réduction du prix des transports en cas de disette	91	58
Fixation des tarifs	92	58
DISPOSITIONS COMMUNES AUX DEUX MOYENS DE TRANSPORT.		60
Transports de troupes	93	60
Transports des lettres et dépêches du Gouvernement et de la Poste	94	60
Transports gratuits des lettres et paquets concernant la Société	95	62
Transports gratuits des agents de l'État	96	62
Trains spéciaux et temporaires	97	63
Raccordement des chemins concédés. — Service cumulatif	98	63
Billets de libre circulation	99	63
Réduction des tarifs après quinze ans d'ouverture de l'exploitation	100	63
TITRE VI.		
DISPOSITIONS DIVERSES		64
Expropriations — Coupe des bois	101	64
Exemption des droits d'enregistrement et autres	102	64
Libre importation des divers objets destinés à la construction et à l'exploitation des chemins	103	64
Découvertes de monuments, etc	104	64
Contribution foncière	105	65
Cas de guerre	106	65
Droits de péage et d'octroi	107	65
Construction de routes, canaux ou cours d'eau	108	65
Frais de visite, surveillance et de contrôle — Versements à faire à l'État	109	66
Ligne de Syracuse à Catane — Pont à établir sur le torrent Simeto	110	66

	Art.	Pagina
Servizio dei battelli a vapore fra Messina e Reggio	111	66
Stesso soggetto	112	66
Stesso soggetto	113	67
Stesso soggetto	114	67
Stesso soggetto	115	67
Stesso soggetto	116	67
LEGGE CHE APPROVA LA CONVENZIONE PER LA CESSIONE ALLO STATO DELLA VIA FERRATA VITTORIO-EMANUELE (DIVISIONE DEL TICINO)		69
STATUTI		
TITOLO I — COSTITUZIONE — OGGETTO. — DOMICILIO — DURATA DELLA SOCIETÀ		72
TITOLO II — FONDO SOCIALE — AZIONI. — OBBLIGAZIONI		73
TITOLO III — AMMINISTRAZIONE		76
TITOLO IV — ASSEMBLEE GENERALI		80
TITOLO V CONTI ANNUI — PROFITTI — AMMORTIZZAZIONE		83
TITOLO VI — LIQUIDAZIONE		85
TITOLO VII — CONTESTAZIONI		86
DISPOSIZIONI TRANSITORIE		86
DECRETO REGIO CHE APPROVA GLI STATUTI		88

	Art.	Pages
Service de bateau à vapeur entre Messine et Reggio	111	66
Même objet	112	66
Même objet	113	67
Même objet	114	67
Même objet	115	67
Même objet	116	67
LOI APPROUVANT LA CONVENTION POUR LA CESSION A L'ÉTAT DU CHEMIN VICTOR-EMMANUEL (division du Tessin)		69
STATUTS		
TITRE I — CONSTITUTION — OBJET — DOMICILE. — DURÉE DE LA SOCIÉTÉ		72
TITRE II — FONDS SOCIAL — ACTIONS — OBLIGATIONS		73
TITRE III — ADMINISTRATION		76
TITRE IV — ASSEMBLÉES GÉNÉRALES		80
TITRE V — COMPTES ANNUELS — BÉNÉFICES. — AMORTISSEMENT		83
TITRE VI — LIQUIDATION		85
TITRE VII — CONTESTATIONS		86
DISPOSITIONS TRANSITOIRES		86
DECRET ROYAL APPROUVANT LES STATUTS		88

Paris — Imprimerie Poitevin, rue Damiette, 2 et 4


5



